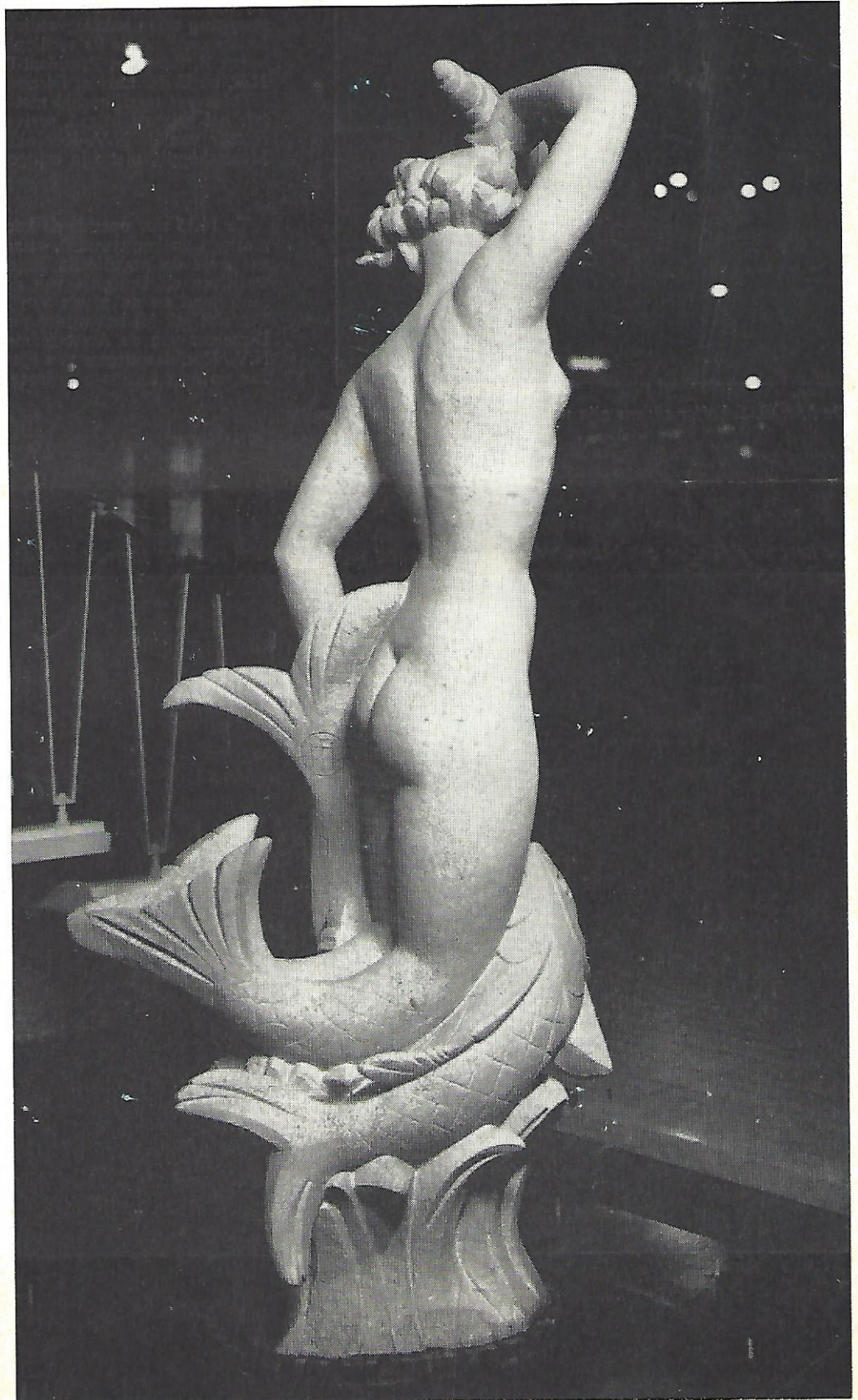


van voor de vloot



*Het fonteinbeeld
in de zuidhal
van het
Shell-Gebouw*

Officiële opening van het Shell-Gebouw te Rotterdam



De heer B. Scheffer tijdens zijn welkomstwoord

Zaterdagmorgen, 13 augustus 1960. De zomerzon, die dagenlang verstek had laten gaan, bescheen de vrolijk wapperende vlaggen op het dak van het trotse Shell-Gebouw aan het Hofplein te Rotterdam.

Eindelijk was dan de dag aangebroken waarop het gebouw waarin wij, zoals de heer Larive het uitdrukte, na vele omzwervingen een vaste ankerplaats zouden vinden, officieel geopend zou worden door de Burgemeester van Rotterdam, Mr. G. E. van Walsum.

Van half elf af reden auto's af en aan om de genodigden bij het Shell-Gebouw te brengen, waar zij, na een korte rondgang door enkele verdiepingen van het gebouw, in de lunchkamer op de 9e verdieping werden opgewacht door de heren B. Scheffer, President-Directeur van Shell Nederland N.V. en E. H. Larive, Directeur van Shell Tankers N.V.

Ongeveer tegelijkertijd met de Burgemeester, die te 10.40 uur het gebouw betrad, arriveerde de heer A. Hofland, Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, met zijn echtgenote.

Te 11.15 uur opende de heer Scheffer de rij van sprekers met een welkomstwoord, waarna hij een korte uiteenzetting gaf over de organisatie en de samenhang van de diverse bedrijven en kantoren van de Koninklijke/Shell Groep in Nederland en de plaats van Shell Nederland N.V. daarin. Tot slot gaf hij het woord aan de heer J. D. van Kampen, Directeur van de Amsterdamsche Aanneming Maatschappij N.V., Hoofdaannemer van het Shell-Gebouw, die het gebouw aan de heer Larive overdroeg.

De heer E. H. Larive aan het woord, na de aanbidding van een replica van het fonteinbeeld aan architect C. A. Abspoel



De heer Larive betrad daarop het spreekgestoelte en sprak, na enkele woorden tot de Burgemeester gericht te hebben, waarin hij herinnerde aan de doop van ons s.t.s. „Kalydon” door mevrouw Van Walsum, de volgende rede uit:

„Na de oorlog heeft onze rederij 4 verhuizingen in Den Haag meegemaakt, alvorens in 1952 werd besloten de Rederij naar Rotterdam over te plaatsen en onder te brengen in het Groothandelsgebouw. Deze overplaatsing is m.i. een gelukkige gedachte geweest, al hebben wij ons 8 jaar lang het predikaat „groothandelaar” moeten laten welgevalen.

Geheel ten onrechte is dit predikaat overigens weer niet, als men beseft dat onze rederij — de grootste in Nederland — beschikt over bijna één miljoen ton deadweight aan bulk carriers.

Mijnheer Hofland, wij zijn de Directie van de „Koninklijke” dankbaar voor het feit dat zij in 1955 is tegemoet gekomen aan ons verzoek om een eigen kantoorgebouw in Rotterdam te mogen bouwen — een gebouw dat oorspronkelijk uit 5 verdiepingen zou bestaan en uitsluitend voor Shell Tankers bestemd zou zijn, doch dat allengs is uitgegroeid tot het huidige Shell-Gebouw van 9 verdiepingen en dat wij thans tezamen met Shell Nederland en de N.A.M. bewonen.

Wij zijn de Gemeente Rotterdam dankbaar, dat zij ons de gelegenheid heeft gegeven dit bouwwerk op deze centrale plaats te doen verrijzen. Immers, al is Shell Tankers op papier in 's-Gravenhage gevestigd, de meest in aanmerking komende stad voor het vestigen van ons kantoor is en blijft toch Rotterdam, aangezien de meeste van onze schepen die naar Nederland komen, naar Rotterdam worden gedirigeerd om lading te lossen of in te nemen te Shell Pernis en straks in Europoort — terwijl ook enige grote werven hier gevestigd zijn.

Wij hebben dit centrale punt aan het Hofplein uitgekozen vanwege de gunstige ligging, die het ons vlootpersoneel zowel vanuit Pernis als vanuit hun woonplaatsen, mogelijk maakt ons gemakkelijk te bereiken. Dit komt het contact met ons varende personeel ten goede, een contact dat voor ons uiteraard van zeer veel belang is, aangezien de aard van ons bedrijf met zich brengt dat onze schepen over alle wereldzeeën zwerven en wij dus onze mensen weinig zien — té weinig.

Om ons walpersoneel — waarvan overigens een zeer groot percentage van de vloot afkomstig is — aan het feit te herinneren dat wij er zijn om deze zwervende vloot varende te houden — en niet andersom — hebben wij sedert enige jaren de scheepsbellen van onze uitdienstgestelde schepen bewaard en nu in dit gebouw een ereplaats gegeven. Deze gedachte is wel geculmineerd in het geschenk dat namens het gezamenlijk personeel aan de Directie is aangeboden, namelijk de standaard met de „Ondina”-bel, geplaatst op de 1e verdieping voor de vergaderzaal.

De „Ondina” was een onzer tankers die tijdens de afgelopen oorlog na een heldhaftig gevecht een Japanse hulpkruiser tot zinken heeft weten te brengen.

Het is voor ons allen een voldoening gevende gedachte dat wij straks in dit gebouw eindelijk een vaste ankerplaats zullen vinden. Dat dit mogelijk is geworden, danken wij aan de noeste arbeid en plichtsbetrachting van de generaties van Shell-mensen uit het verleden en in het heden en geeft ons vertrouwen voor de toekomst.

Gaarne wil ik thans mijn grote dank betuigen aan allen die hebben bijgedragen tot de totstandkoming van dit gebouw. Het zou mij te ver voeren om al hun namen te noemen, maar op het gevaar af vele anderen tekort te doen, zou ik toch voor een paar een uitzondering willen maken.

Heer Van Kampen, ik wil U als directeur van de Amsterdamsche Aanneming Maatschappij — de hoofdaannemer — en de vele andere grote en kleine onderaannemers, leveranciers, enz. danken voor het gepresteerde en gaarne aanvaard ik hierbij het gebouw, mede namens het Pensioenfonds van de Koninklijke/Shell van wie wij het gebouw in huurkoop hebben.

Voorts zou ik willen bedanken degenen die hun aandeel hebben gehad in de artistieke verfraaiing van het gebouw. De heer Frantzen, binnenhuis-architect, voor de zeer slagade uitvoering van de grote vergaderzaal, de directiekamers op de 2e, 3e en 4e verdieping en de directie-lunchkamer.

De heer Hofman voor de graffiti, waardoor de ophanging van de scheepsbellen in het trappenhuis op zo waardige wijze is totstandgekomen en voor het ontwerp van de standaard voor de „Ondina”-bel en mevrouw Franzen-Heslenfeld voor het fraaie beeld in de zuidhal.

Ten slotte de heer Abspoel — de architect van dit gebouw — en zijn medewerkers. Aan U, heer Abspoel, mijn zeer speciale dank voor de wijze waarop U aan onze wensen tegemoet bent gekomen bij het ontwerpen van dit gebouw, dat geheel aan onze verwachtingen voldoet.

U hebt zich doen kennen als een architect waarmede goed valt samen te werken. Vooral heb ik in U gewaardeerd dat U steeds, voor zover mogelijk, een open oog gehad hebt voor de wensen van de toekomstige bewoners, die uiteindelijk in dit gebouw moeten werken.

Met Uw afscheid van de Koninklijke/Shell Groep in zicht, wil ik U thans als aandenken aan dit gebouw, dat een fraai sluitstuk van Uw carrière bij de Groep is, en als herinnering aan onze samenwerking, een replica aanbieden van het fonteinbeeld in de zuidhal.

Ik wil besluiten met de hoop uit te spreken dat dit gebouw tot in lengte van jaren een getuigenis zal zijn van de groei en bloei van de Koninklijke/Shell Groep in Nederland en dat wij in steeds meerdere mate zullen mogen bijdragen tot de groei en bloei van Rotterdam in het bijzonder.

Mijnheer de Burgemeester mag ik U thans verzoeken het woord te willen nemen.”



Burgemeester Van Walsum tijdens zijn openingsrede

De Burgemeester, die daarop het woord nam, verklaarde, na een toespraak waarin humor en ernst samen gingen, het Shell-Gebouw voor geopend.

In zeer geanimeerde stemming bleven de ongeveer 200 genodigden daarop nog enige tijd bijeen, waarbij menige dronk op het Shell-Gebouw en zijn bewoners werd uitgebracht.

Onderscheidingen en beloningen voor medewerkers van „Selected Ships”

Zaterdag 20 augustus werden in Utrecht tijdens een feestelijke plechtigheid de door H.M. de Koningin toegekende onderscheidingen aan gezagvoerders van „selected ships” voor bijzonder verdiensten op het gebied der oceanografie of der maritieme meteorologie en de door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegekende beloningen aan stuurlieden voor hun aandeel in de bewerking van aan het KNMI ingezonden verdienstelijk bijgehouden meteorologische of stroomjournalen en aan scheepsradiotelegrafisten voor hun aandeel in de prompte verzending van radiografische scheepsweerrapporten uitgereikt.

Deze uitreiking werd bijgewoond door autoriteiten, vertegenwoordigers van scheepvaartmaatschappijen en Radio-Holland, alsmede de tot 28 landen behorende deelnemers aan een congres van de Commissie voor Maritieme Meteorologie van de Wereld Meteorologische Organisatie dat juist in deze dagen in Utrecht werd gehouden.

In een inleidend woord bevestigde de heer Warners, hoofd-directeur van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, de grote betekenis die gehecht wordt aan de ingezonden gegevens van de „selected ships”.

Aangehaald werd dat reeds sinds de grijze oudheid op schepen gegevens over weer en zee werden bijgehouden, gegevens die echter steeds weer verdwenen als de schepen werden afgedankt, totdat ongeveer een eeuw geleden de Amerikaanse zeeofficier Matthew Fontaine Maury begon met het verzamelen van meteorologische en oceanografische aantekeningen uit logboeken van schepen. Dit is als de grondlegging van de meteorologische journalen te beschouwen, welke journalen zich steeds meer hebben ontwikkeld tot de huidige vorm.

Ondanks enorme vooruitgang op het gebied van onderzoeksmethoden staat echter de kennis van aarde, oceanen en de atmosfeer en de wisselwerking daartussen in de kinderschoenen en zijn de vele miljoenen waarnemingen op zee in de afgelopen tijd nog ontoereikend om de kennis van de natuurkundige verschijnselen in de dampkring en op zee tot bekend terrein te verklaren.

De waarnemingen zijn niet alleen van belang voor de wetenschap doch ook de praktische kanten van de onderzoeken worden gewaardeerd zowel door de reders als door de zeevarenden, doordat betere weersverwachtingen en storm-

en tyfoonwaarschuwingen kunnen worden uitgezonden.

Verdere onderzoeken hebben tot doel de mogelijkheid van het instellen van weers- en zeevangvoorspellingen op langere termijn, waardoor gezagvoerders in staat zullen worden gesteld met behulp van gegevens door het K.N.M.I. verstrekt voor meerdere dagen de meest gunstige te volgen koers te kiezen, de z.g. optimale route, waardoor vaartverlies door zeevang kan worden beperkt.

Ook de scheepsbouwers tonen belangstelling daar zij bij de bouw van een schip rekening kunnen houden met het optreden van bepaalde golftypen en frequentie langs de vaarroutes. Daardoor zal het dan ook mogelijk zijn nauwkeuriger berekeningen te maken omtrent het bij bepaalde scheepstypen en bepaalde gemiddelde vaart behorende machinevermogen.

Na de inleiding werd overgegaan tot het uitreiken van de medailles en barometers aan de zeevarenden of hun familie indien zijzelf op zee verbleven. Met een oorkonde werden uitgereikt 2 gouden en 22 zilveren medailles aan gezagvoerders, 25 barometers aan stuurlieden en 4 barometers aan radiotelegrafisten, terwijl als bijzondere beloning een barograaf werd toegekend aan de gezagvoerder van het hospitaalkerkschip „De Hoop”, in ontvangst genomen door zijn echtgenote daar hij zelf varende was. Deze overhandiging ging gepaard met de woordspeling: „Uw man laat de hoop varen, maar zolang de hoop vaart, laten wij de hoop niet varen”.

Zoals U allen bekend zal zijn, heeft onze Directie begin 1959 besloten ook schepen van onze Maatschappij te laten aanwijzen als „selected ship” en als eerste schip is het m.s. „CINULIA” begonnen met het inzenden van de nodige gegevens. Einde 1959 namen 3 van onze schepen deel en einde 1960 zal het aantal op 12 zijn gebracht terwijl wij er daarna ongeveer 6 per jaar aan hopen toe te voegen.

Door de korte periode van medewerking zijn nog geen gezagvoerders of stuurlieden van onze Maatschappij in aanmerking gekomen voor deze onderscheidingen, doch wij vertrouwen en verwachten dat door regelmatige inzending van uitmuntend bijgehouden journalen bij de volgende toekenning van onderscheidingen en beloningen ook Shell Tankers N.V. door enige varende personeelsleden zal zijn vertegenwoordigd.

OVERNAME s.t.s. „ZARIA”

Op 24 augustus jl. vond op de werf van de N.D.S.M. te Amsterdam de oplevering plaats van het ca. 39.000 ton metende s.t.s. „ZARIA”, het laatste van de drie schepen waarvan de bouw — in het kader van ons tweede naoorlogse nieuwbouwprogramma — aan voornoemde werf werd opgedragen.

Nadat de heer Larive het schip had overgenomen, droeg hij het commando op aan kapt. M. M. van Vriesland.

In de namiddag van dezelfde dag vertrok het schip voor zijn eerste reis, met als bestemming Mena al Ahmadi.

De „ZARIA”, een zusterschip van het s.t.s. „ZAFRA”, dat op 14 juli jl. in de vaart kwam, is het 55ste schip dat voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep bij de N.D. (S).M. werd gebouwd. Het eerste was het s.s. „SULTAN VAN KOETEI”, dat in 1904 werd tewatergelaten en waarvan het draagvermogen 2800 ton bedroeg. Het totale draagvermogen van de 55 schepen die door de N.D.S.M. sedert 1904 aan de Groep werden opgeleverd, bedraagt ca. 500.000 ton.

„KELLIA” reikt de helpende hand

Terwijl de „KELLIA” onder commando van kapt. T. Dekker op 25 juni jl. ter hoogte van Barrow ten anker lag, werd men aan boord opgeschrikt door hulpgeroep uit een vissersboot die zich in de nabijheid van het schip bevond. De 2e stuurman H. K. Paauw liet zich van het achterschip langs een tros op het dek van het voorbijrijvende scheepje zakken om aldus hulp te bieden.

Het bleek dat de visser, die de enige opvarende was, zijn linker arm had gebroken, doordat zijn arm bekneld geraakt was tussen verhaalkop en touw. Onmiddellijk werd door Anglesea-Radio, radiotelefonisch om hulp verzocht en reeds een uur later kwam bericht dat de reddingboot van Barrow met een dokter aan boord was uitgevaren. Inmiddels hadden de 1e en 2e stuurman van de „KELLIA” al hulp verleend. Toen een half uur daarna ook de reddingboot langs zijde de „KELLIA” was gemeerd, werd de patiënt door de dokter overgenomen en met de reddingboot, die de vissersboot op sleeptouw nam, naar Barrow vervoerd.

Door de Directie van Shell Tankers N.V. en van de zijde van de Royal National Life-boat Institution te Londen werd de heer Paauw voor zijn doortastend optreden bij de hulpverlening van de in nood verkerende visser onder dankbetuiging gecompimenteerd.

HET SHELL-GEBOUW

Het gebouw werd ontworpen door de heer C. A. Abspoel, architect B.N.A.; bij de uitwerking van het ontwerp werd hij bijgestaan door de architect C. Wiljouw.

De hoofdaannemer, tevens betonadviseur, was de Amsterdamsche Aanneming Maatschappij N.V. te Den Haag, terwijl het Adviesbureau Deerns te Den Haag als adviseur voor de technische installaties optrad.

Op 3 oktober 1957 ging de eerste spade de grond in en op 16 december d.o.v. werd de eerste paal geslagen door de heer E. H. Larive, Directeur van Shell Tankers N.V.

Het hoogste punt werd op 12 augustus 1959 bereikt.

Het gebouw heeft een gewapend betonskelet, zodat de gevels geen dragende functie hebben. De oost-, zuid- en westgevel bestaan grotendeels uit voorgehangen aluminium constructies, ook wel gordijngevels genoemd.

Aan deze 6.000 m² gordijngevels, met de montage waarvan op 10 april 1959 werd begonnen, is ca. 60 ton aluminium verwerkt, en aan de borstweringplaten ca. 15 ton. Op 17 december 1959 kwam de montage gereed.

De beglazing van deze gordijngevels bestaat uit zgn. „thermopane” ruiten, dit zijn dubbele glasplaten waartussen zich gedroogde, afgesloten lucht bevindt.

Voor zonwering zijn „Venetian blinds” aangebracht.

De gesloten gevelgedeelten zijn afgewerkt met een marersoort, Italiaanse travertin genaamd. De totale oppervlakte der gevelbeplating bedraagt ca. 2.000 m².

Zowel aan de Z.O.- als aan de Z.W.-gevel prijkt het Shell-embleem, gemaakt van met de hand gedreven koperplaat. Deze schelpen hebben een diameter van ca. 2,5 m.

De lengte van het gebouw is ca. 84 m, de breedte 17 m en de hoogte — tot aan de rand van de borstwering op het platte dak — 44 m. Het hoogste punt — nl. de ventilatiepijp — ligt 51,80 m boven de straat.

Het gebouw rust op 571 betonpalen, elk met een draagvermogen van 60.000 kg.

In het betonskelet zijn verwerkt 9.225 m³ beton en 795.000 kg betonijzer als wapening.

Het gebouw is air-conditioned, hetgeen per travee individueel regelbaar is.

De verdiepingen 1 tot en met 4 worden in gebruik genomen door Shell Tankers N.V., de verdiepingen 5 en 6 door Shell Nederland N.V. en de verdiepingen 7 en 8 door N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij/Regionaal kantoor West-Nederland.

Aan de zuidzijde van het gebouw zijn op de verdiepingen 2 t/m 8 de Directiekamers; aan de zuidzijde op de 1e verdieping bevindt zich de grote vergaderzaal.

De kantoorruimten, welke alle van geluidempende plafonds voorzien zijn, zijn onderling gescheiden door verplaatsbare wanden, waardoor een grote flexibiliteit is verkregen.

Op de 9e verdieping bevindt zich de personeelslunchkamer met keuken — waaruit tijdens de lunchpauze warme en koude lunches geserveerd kunnen worden —, en de Directie-lunchkamer.

De personeelslunchkamer biedt plaats aan ca. 324 personen, terwijl er zich tevens een koffiebar voor 18 personen bevindt.

De Directie-lunchkamer is aan de zuidzijde van het gebouw geprojecteerd.

Tussen beide lunchkamers is een filmzaal gelegen, plaats biedend aan ca. 55 personen. In de filmcabine bevinden zich een 35 en een 16 mm filmprojector.

Op de 7e verdieping aan de zuidzijde is eveneens een lunchkamer — voor ca. 16 personen — ontworpen, hier wordt geserveerd vanuit een aangrenzende pantry.

Op het dak bevinden zich de ruimten voor de mechanische voorzieningen, zoals liftmachinekamers, ventilatoren- en luchtbehandelingkamers.

Tevens is hier een dakterras met zitbanken, vanwaar men op deze hoogte — 44 m boven de begane grond — een fraai uitzicht over Rotterdam heeft.

Onder het gehele gebouw bevindt zich een kelder, waarin de rijwiel- en bromfietsenstalling is ondergebracht, benevens de centrale reguleerkamer, de magazijnen ten behoeve van de drie maatschappijen en de laagspanningsruimte; een deel van de kelder wordt bestemd voor openbare schuilplaats.

Shell Nederland Verkoop Maatschappij N.V. heeft onder het gebouw op de begane grond: een tankstation met wasplaats en doorsmeerruimten aan de Delftse straat.

Het gebouw, waarin thans ca. 450 personen werkzaam zijn, heeft een maximum capaciteit voor 800 personen.

In de zuidhal is een blauw betegeld bassin ontworpen, waarin een door de beeldhouwster Corinne Franzen-Heslenfeld vervaardigd beeld — een uit het water oprijzende zee-meermin — is geplaatst, waardoor de verwantschap van Shell Tankers N.V. met de zee wordt gesymboliseerd. In de acht trapbordessen aan de zuidzijde van het gebouw zijn graffiti aangebracht, welke door Pieter A. H. Hofman werden ontworpen en vervaardigd: twee er van geven sterrenbeelden weer, terwijl zes graffiti betrekking hebben op de zee of de zeevaart. De graffiti worden geflankeerd door scheepsbellen, die afkomstig zijn van Nederlandse Groepschepen welke in de loop der jaren uit de vaart werden genomen.

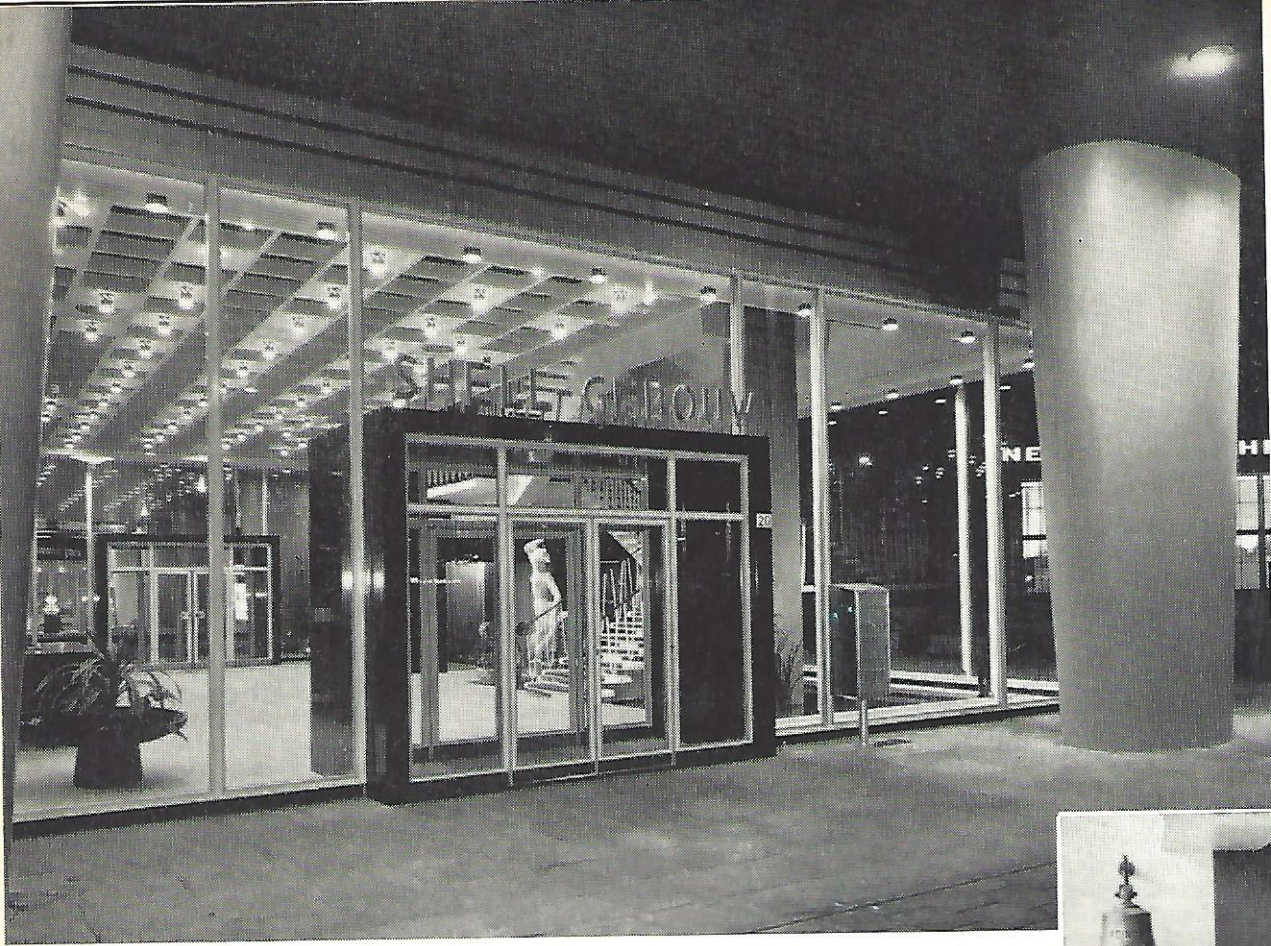
Aan de zuidzijde van de gang op de 1e verdieping is in een speciale, door Pieter A. H. Hofman ontworpen en door de edelsmid Brom uitgevoerde, standaard de scheepsbel van het uit de tweede wereldoorlog zo vermaarde tankschip „ONDINA” opgehangen.

De standaard is een geschenk aan de Directie van het varend en walpersoneel, benevens van de inmiddels met pensioen zijnde gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen van Shell Tankers N.V.

De meubilering en stoffering van de grote vergaderzaal, de Directiekamers op de 2e, 3e en 4e verdieping en de Directie-lunchkamer op de 9e verdieping zijn uitgevoerd op aanwijzingen van de binnenhuis-architect A. J. W. Franzen.

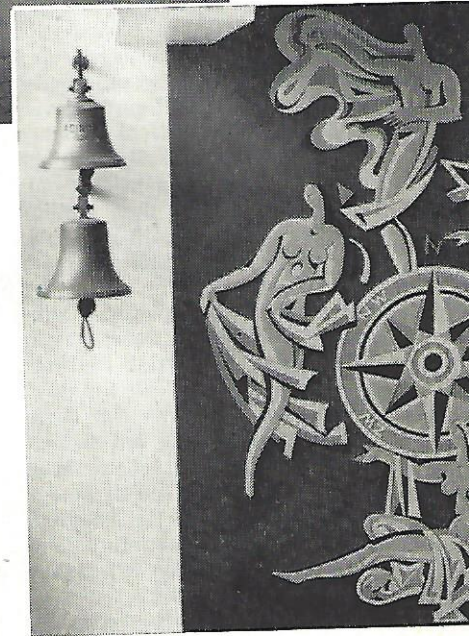
In plaats van het kruis dat op het Hofplein was geplaatst, is ter nagedachtenis van degenen die in de bezettingsjaren daar ter plaatse werden gefusilleerd, een plaat met het opschrift „VOOR HEN DIE VIELEN” in de oostgevel van het Shell-Gebouw aangebracht.

Shell



Hoofdingang met aanblik van de zuidhal bij avond

*Graffito (traph
geflankeerd de
„Adinda”, „On*



Een van de werkvertrekken van Shell Tankers N.V. op de 1e verdieping (Sectie S.L.)



Gebouw in beeld



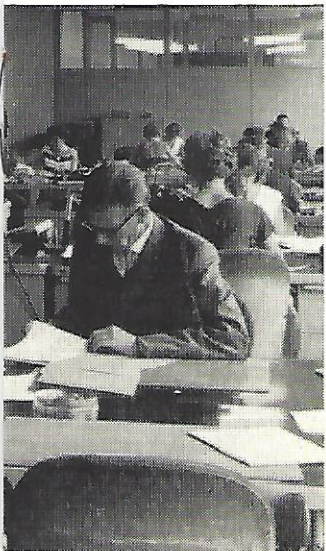
Directie-lunchkamer op de 9e verdieping

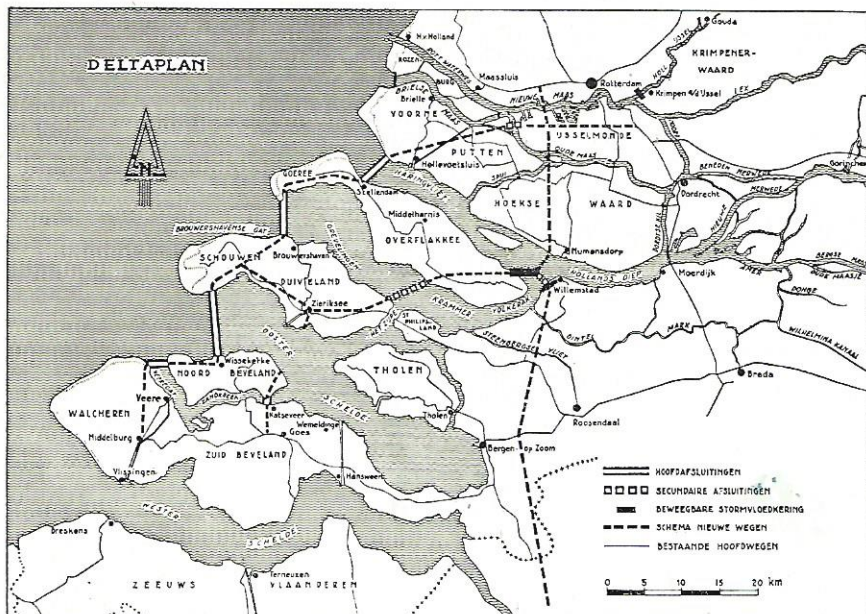
rdes 1e verdieping-zuidzijde)
or de scheepsbellen ex m.s.
ula", Chama" en „Mirza"

Vergaderzaal op de 1e verdieping



Personeelslunchkamer op de 9e verdieping





Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(door onze correspondent in Den Haag)

16 augustus

Een jaar of vier vijf geleden heb ik het voorrecht gehad tegenwoordig te mogen zijn bij de ontvangst van de eerste Westduitse marineschepen die na 1945 in Rotterdam kwamen. Die ontvangst was ten huize van de Duitse consul-generaal en in tegenwoordigheid van de Duitse consul en de Duitse dominee in Rotterdam. Bovendien was het kort voor Kerstmis, in de adventstijd. De toenmalige consul-generaal, de consul en de dominee hebben alle drie een belangrijke rol gespeeld in de Duitse anti-nazi-beweging. Er zijn toen bij die gelegenheid door ieder van hen in hun soberheid indrukwekkende en zeer korte toespraken gehouden tot de kleine kring van vooraanstaande Rotterdammers die hier tegenwoordig waren.

Hoopvolle toekomst

Ik moest aan deze, bijna gewijde, bijeenkomst denken, toen ik onlangs op een tocht langs de Deltawerken op Schouwen-Duiveland in Haamstede te horen kreeg, dat daar 45 jongens van de Duitse C.J.M.V. uit Witten-Annen (bij Wuppertal) drie dagen van hun vakantie voor niets waren komen werken aan een landweg en een paar duinpaden, om te laten zien „dat Duitsers ook nog iets anders kunnen dan oorlogvoeren en alles wat daar in de jaren 1940-'45 nog bijkwam”. De jongens hebben met hun leider ook verschillende oorlogsmonumenten in ons land bezocht en in een van de dagboeken heb ik een ontroerende ontboezeming gelezen over Zadkines „Verwoeste stad” in Rotterdam.

Er is heus nog wel hoop voor deze wereld en zelfs de eerste mens die zich naar 400 kilometer hoogte heeft laten schieten en levend op aarde is teruggekeerd, heeft dit gedaan in uw en mijn

belang of in dat van onze kindskinderen, al geloof ik dat dezen eerder de vruchten zullen plukken van het Deltaplan, waarover ik zoëven al sprak.

Veiligheid en zoet water

Het Deltaplan, waarvan alleen de naam nieuw is en waarvan de uitvoering is versneld door de stormramp van 1953, is al enige decennia oud. Het steunt op twee principes: verkorting van de kustlijn en terugdringing van de zoutwatergrens in het belang van landbouw, veeteelt en drinkwatervoorziening. In dit verband spelen natuurlijk ook de afsluiting van de Zuiderzee, van de Braakman en de Lauwerszee een rol; de Afsluitdijk verkortte indertijd de kustlijn al met 300 km en als alle werken volgens de plannen worden uitgevoerd, zullen we aan het eind van deze eeuw ongeveer 1100 km minder zeedijken hebben te onderhouden, een besparing van ongeveer 40 % op de kosten, en grotere veiligheid.

Maar om tot het Deltaplan terug te keren, de uitvoering daarvan is in feite begonnen met de afsluiting van de Brielse Maas tussen Rozenburg en Voorne in 1950 en de dam in de Botlek. Het hier ontstane Brielse Meer is — na het IJsselmeer — een belangrijk zoetwaterbekken, dat tevens is voorbestemd een watersportcentrum en recreatieoord te worden.

Het tweede werk was het bouwen van de stormvloedkering (1954-'58) in de benedenmond van de Hollandse IJssel tussen Krimpen en Capelle, waardoor het niet nodig is alle rivierdijken in het achterliggende gebied op stormvloedhoogte te brengen, een werk dat enige tientallen jaren en vele tientallen miljoenen guldens zou hebben gekost, ook

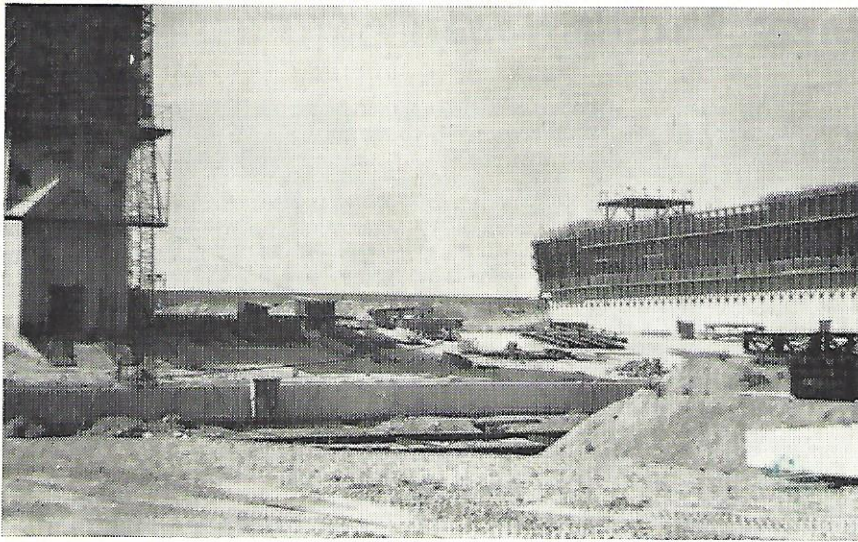
al omdat er op en tegen deze veelal zeer oude dijken huizen zijn gebouwd, die dan hadden moeten worden afgebroken en vervangen door nieuwe.

Waterkampcentrum

Vervolgens is men in 1956 begonnen aan de afsluiting van Zandkreek en Veerse Gat. De dam met schutsluis tussen Kats en Katseveer is klaar en in feite is Noord-Beveland dus geen eiland meer. Ik heb op mijn vaartocht door Zeeland, nu enkele weken geleden, vooral genoten van de mogelijkheden die hier voor het grijpen liggen om van die Zandkreek een waterkampcentrum te maken en ik kan me dan ook levendig indenken, dat aan deze plannen in Zeeland met voortvarendheid en enthousiasme wordt gewerkt. Daarbij lijkt me Veere als jachthaven bijzonder aantrekkelijk.

Varend van Veere naar de Oosterschelde passeert men ter hoogte van Vrouwenpolder een metershoog flatgebouw in aanbouw, dat bij nader inzien de zeven doorlaatcaissons blijken te zijn, waarmee in 1961 de afsluiting tussen de inmiddels al gebouwde dijkkoppen in het Veerse Gat zal worden bewerkstelligd.

In 1958 is een begin gemaakt met de afsluiting van de Grevelingen ter hoogte van Bruinisse; dit werk moet in 1964 klaar zijn. Het daarna volgende werk is de afsluiting van het Volkerak bij Willemstad, waarmee in 1957 is begonnen en dat in 1967 klaar moet zijn. Er komt een soort „driepoot” te liggen tussen Willemstad, Den Bommel en Numansdorp; de „poot” van Den Bommel naar het knooppunt is al klaar en even bezuiden Willemstad is men nu bezig de bouwput te maken voor de grote schutsluis, die hier moet komen ten be-



Dit is één van de zeventien $56\frac{1}{2}$ meter brede secties van het in aanbouw zijnde complex spuilsuizen in het Haringvliet. De wand rechts is op ongeveer een kwart van de uiteindelijke hoogte. (eigen foto)

hoeve van de scheepvaartverbinding van en naar Antwerpen. Tussen het knooppunt en de schutsluis komt ook een dam en de derde „poot” (over het Hollands Diep) wordt geen dam maar een brug. Aan die brug zit nog de volgende geschiedenis vast.

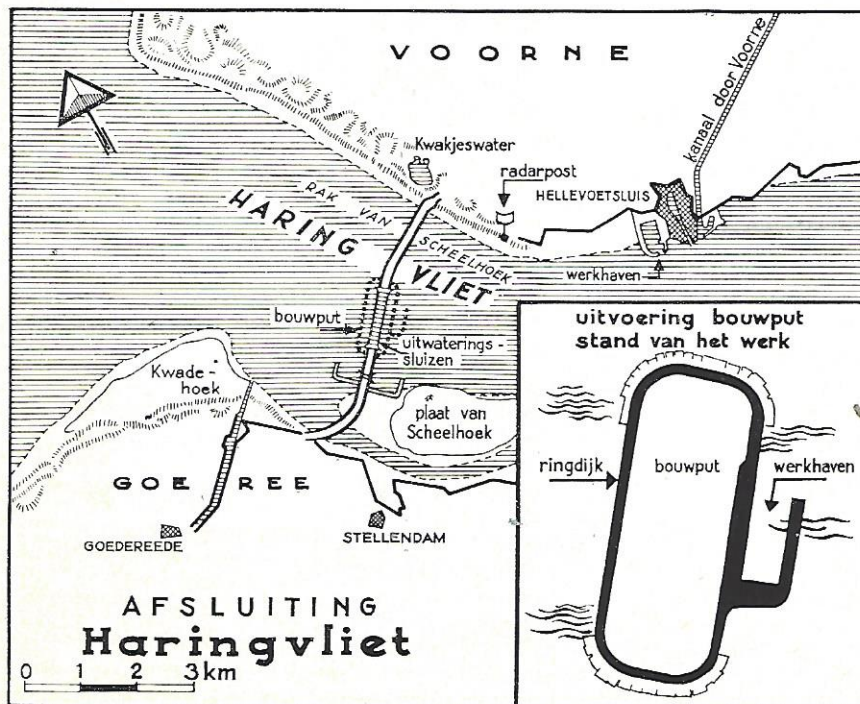
Voor deze brug heeft de staat — die het Deltaplan uitvoert — pas belangstelling als de gehele dam met de schutsluis in het Volkerak klaar is, omdat deze brug dan een schakel is in de

nieuwe grote verkeersweg van de Randstad Holland naar het zuiden. Maar nu er al één poot van de dam klaar is, willen de gemeenten op Overflakkee niet tot 1967 wachten op die brug. Zij willen niet langer dan noodzakelijk is afhankelijk blijven van de (enige) pontverbinding tussen Middelharnis en Hellevoetsluis en daarom hebben zij een naamloze vennootschap gesticht om die brug eerder te bouwen; de staat kan de brug dan later overnemen.

Paradepaard

In 1968 moet het werk klaar zijn dat op het ogenblik kan worden beschouwd als het pièce de résistance van de Deltadienst: de afsluiting van het Haringvliet, waarmee in 1955 is begonnen. Op het ogenblik is dit werk nog het paradepaard van de waterstaatkundigen en Hellevoetsluis is het hoofdkwartier waar men zich het best kan oriënteren over het Deltaplan. Er is hier een voorlichtingscentrum, „Deltaschouw”, gesticht, waar men voor een zeer gering bedrag een film kan zien en verder kaarten, tekeningen, foto's en maquettes kan bekijken en van waaruit men per boot een bezoek kan brengen aan de bouwput van de spuilsuizen. In deze bouwput van 1048×93 meter waren begin augustus al tweederden van de 23.000 betonnen heipalen geslagen van 6—25 meter lengte, waarop de 17 segmentschuiven van elk $56\frac{1}{2}$ meter lengte in brede betonnen caissons gemonteerd, komen te rusten. Staande aan de voet van deze indrukwekkende constructie van beton en staal, waarvan nog slechts één sectie tot een derde van de hoogte klaar was, kostte het heel wat verbeeldingskracht om zich het voltooide werk met daaroverheen een autoweg, voor te stellen. Toch zal het over acht jaar zover zijn.

De volgende fase is de afsluiting van het Brouwershavense Gat, waarmee dit jaar is begonnen en die in 1970 voltooid moet zijn, en dan komt het laatste werk: de afsluiting van de Oosterschelde van 1965 tot 1978. Het zal dus wel op z'n vroegst 1990 zijn eer het Zeeuwse Meer als „zoetwaterpakhuis” zijn diensten kan gaan bewijzen. Maar wat is dertig jaar ten slotte. Zelfs de totale kosten van het Deltaplan — ongeveer 3 miljard gulden — vormen, verdeeld over de jaren van uitvoering, een bagatel in vergelijking met hetgeen wij jaarlijks bijvoorbeeld aan onze defensie uitgeven.



Enthousiasme

Ik heb u er zo uitvoerig over verteld, omdat ik zelf tijdens een recente vijfdaagse reis door het Deltagebied diep onder de indruk ben gekomen van het gigantische werk dat hier wordt uitgevoerd en..... van het enthousiasme van alle waterstaatsmensen van hoog tot laag, die er aan meewerken. Ieder van hen heeft het gevoel te delen in de bewondering voor dit werk, dat tot ver buiten onze grenzen stromen bezoekers — leken zowel als vakmensen — trekt.

Bij een meerdaags bezoek kan ik u Zierikzee als standplaats aanbevelen, niet alleen omdat dit mooie oude stadje enige zeer goede hotels bezit, maar ook om het zeer bezienswaardige museum, waarin tal van curiosa uit de rijke Zeeuwse historie een plaats hebben gevonden. Bovendien is Zierikzee voor de liefhebbers van varen ideaal gelegen aan de brede Oosterschelde en verder vindt u op het eiland zelf het merkwaardige plaatsje Dreischor, in de schitterende duinstreek Haamstede en Renesse en aan de kust tussen Burghsluis en Rengerskerk beschermde vogelbroedplaatsen, waar de ornitholoog zijn hart kan ophalen.

Onze Jubilarissen



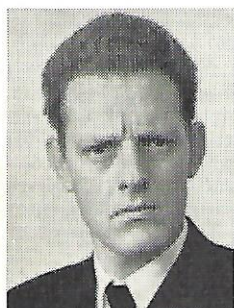
H. J. Roncken
1e stuurman
1945 - 23-9 - 1960



J. D. Sparling
1e stuurman
1945 - 28-9 - 1960



J. H. Fraikin
3e werktuigkundige
1950 - 6-9 - 1960



R. W. H. Buitenrust
Hettingema
3e werktuigkundige
1950 - 12-9 - 1960



F. van Dalen
3e werktuigkundige
1950 - 12-9 - 1960



D. Gooris
3e werktuigkundige
1950 - 12-9 - 1960



H. Stobbe
3e werktuigkundige
1950 - 12-9 - 1960



P. Warren
3e werktuigkundige
1950 - 12-9 - 1960



J. W. M. Vollebregt
2e stuurman
1950 - 14-9 - 1960



K. L. Schüring
3e werktuigkundige
1950 - 16-9 - 1960



J. D. Donken
3e werktuigkundige
1950 - 19-9 - 1960



H. Tukker
3e werktuigkundige
1950 - 22-9 - 1960

Wij nemen afscheid van...



Hoofdwerktuigkundige P. J. DE BRUYN, die de dienst der Maatschappij m.i.v. 1-9-'60 met pensioen heeft verlaten

De heer De Bruyn trad op 22-2-'29 als 5e wtk. in dienst van onze maatschappij. Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 5-3-'52 aangesteld als hoofdwerktuigkundige.

Zijn laatste schip was het t.e.s. „Thelidomus”, dat hij op 15-6-'60 te Lough Swilly heeft verlaten.

Wij wensen de heer De Bruyn temidden van zijn gezin nog vele jaren in goede gezondheid toe.



2e stuurman J. W. L. BECKER, die op 1-9-'60 met pensioen is gegaan.

De heer Becker trad op 4-10-'35 als 4e stuurman in dienst van onze Maatschappij. Op 13-5-'36 werd hij als 3e stuurman en op 1-1-'41 als 2e stuurman aangesteld. De heer Becker heeft zijn hele dienstperiode in de Oost volbracht.

Zijn laatste schip was het m.s. „Cistula” dat hij op 29-3-'60 in Singapore heeft verlaten.

Wij wensen hem en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren toe.

PERSONALIA

(gedurende de periode 16-7-'60 — 15-8-'60)

Gehuwd:

- 26-7-'60: T. de Lijster, 3e stm., met mej. C. Thomassen;
 27-7-'60: J. Poldervaart, hfd.wtk., met mej. G. van der Plas;
 9-8-'60: P. L. Bessem, 4e wtk., met mej. Th. M. La Grouw;
 17-8-'60: J. P. L. Marcussen, 5e wtk., met mej. Streefkerk;
 23-8-'60: J. C. Looij, 5e wtk., met mej. M. Kok;
 24-8-'60: P. C. Baijs, 3e stm., met mej. A. Verschoor.

Geboren:

- 14-7-'60: Erik, zoon van W. Welbie, 2e stm., en mevr. W. E. Welbie-van Krijnen;
 20-7-'60: Willem Jaap, zoon van J. Vaandrager, 3e stm., en mevr. M. Vaandrager-van der Waal;
 20-7-'60: Renée Henri, zoon van H. Th. Nobels, 4e wtk. en mevr. G. A. Nobels-Weldink;
 21-7-'60: Hans Alexander, zoon van H. Wijnberg, 4e stm., en mevr. L. Wijnberg-Straatemeier;
 23-7-'60: Hendrik, zoon van F. van Tongeren, gezagvoerder, en mevr. H. L. J. van Tongeren-van Waas.

MUTATIES

(gedurende de periode 16-7-'60 — 15-8-'60)

Met verlof:

- Gezagv.: H. J. A. Deymann, J. L. Leyerweert;
 1e stl.: P. C. Hoek; J. L. F. Vermeulen, P. C. D. Sandee, J. D. Sparling;
 2e stl.: P. Cammel, J. Rijkmans, F. Minkels, J. J. van Schagen;
 3e stl.: H. J. Jorna, T. de Lijster, J. A. van den Berg, R. Knol, L. J. Hirs;
 4e stl.: R. H. Schieffelaers, L. A. Groendijk, N. J. Steens, H. H. van Roest;
 II. stl. F. C. C. van Tuyll van Serooskerken, Soemedi, J. H. L. van Veghel, T. E. Dreise; R. Mulder;
 hfd.wtk.: W. Levy, H. Edens Sr, C. de Gast, B. C. Smit, P. Roeleveld;

- 2e wtk.: W. Balvers, J. van den Berg, N. J. S. Weel;
 3e wtk.: R. W. H. Buitenrust Hetteema, W. J. van der Hoek, W. A. van Rooijen, A. Erstfeld, J. Vrijheid;
 4e wtk.: D. J. Wieringa, F. M. Christiaans, C. C. Bartels, Th. J. Wouters, E. J. Koiter, D. Tolsma, Th. A. van den Kroonenberg;
 5e wtk.: D. L. Exoo, A. J. Bitterling, A. Bax, R. Romeijn, M. van Uffelen, H. van der Wal, J. W. Cadovius, H. Sukkel, J. Slottje, J. D. B. Ewers, C. Kloosterboer, L. Cijssouw;
 II.wtk.: P. Brouwer, A. B. C. C. Dröge.

In Nederland gearriveerd:

- Bootslieden: A. Reekers, K. Degens;
 Timmerlieden: J. A. v. d. Lans, A. Pronk;
 Voorlieden: W. P. Visser, C. Voorspuy, F. M. Schellevis, M. C. v. d. Kruidt;
 1e Pompl./bankwerker: J. I. v. Iwaarden, P. Woltjer, P. H. Smit;
 Pomplieden: W. J. A. A. Coppen, J. M. Koole;
 2e Pompman/bankwerker: P. M. A. Bierman;
 Bankwerkers: E. G. Bakker, J. v. Esseveld, J. A. de Mey, C. J. Clarisse;
 Chef hofm.: G. A. Haasbroek, H. J. Nuis, A. Onderstal, D. Veltman;
 Chef koks: J. Maan, G. H. Valk, R. Otte, C. H. v. Valen.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. **Abida**: wnd. 2e stm. B. van Hardeveld.
 m.s. **Acmaea**: gezagv. J. H. R. Broersma, 1e stm. G. F. de Boer, II.wtk. P. Maarleveld.
 m.s. **Acteon**: hfd.wtk. A. Pauw.
 s.t.s. **Arca**: bankwerker A. Dercksen.
 s.t.s. **Atys**: 1e stm. F. Menninga, 4e stm. H. P. Abrahamse, II.stm. A. H. M. Melis, hfd.wtk. J. M. Hittenhausen, II.wtk. M. D. van der Veen, II.wtk. C. J. van der Zaag, bootsman S. Visser, voorman G. Stuik, 1e pompman/bankwerker P. v. Oosten, 2e pompman/bankwerker W. A. M. v. Venrooy, bankwerkers A. J. de Been en P. J. Edelman, chef-hofmeester S. v. Kooy, chef-kok H. Mooldijk.
 m.s. **Clavella**: wnd. 1e stm. H. A. Schelvis.
 s.t.s. **Kalinga**: 1e stm. A. Tijsma, 4e wtk. G. P. Zwier, II.stm. J. Knip, II.wtk. A. G. P. Jansen, chef-hofmeester J. Kooi.

s.t.s. Kalydon: wnd. 5e wtk. W. J. M. Braeken, ll.wtk. M. J. Baak, ll.wtk. R. Huisman.

s.t.s. Kara: gezagv. F. J. Nieuwenhuis, ll.stm. H. J. Mietes, 4e wtk. J. Visser, 5e wtk. J. A. Krebbers, ll.wtk. J. Vreeker, voorman W. Vink, bankwerkers C. H. v. Es en M. J. J. v. d. Linden.

s.t.s. Katelaysia: 5e wtk. J. L. Straatman.

s.t.s. Kenia: hfd.wtk. J. D. Viergever, ll.wtk. F. Fresow, chef-kok L. G. M. Molkenboer.

s.t.s. Kermia: gezagv. J. Ruyg, wnd. 3e stm. B. Ritman, 4e stm. J. van Vark, ll.stm. G. Schreuder, wnd. 3e wtk. K. E. Kuiper, 4e wtk. J. Groen, ll.wtk. L. J. Verwey, bootzman P. G. Hoogendijk, voorman A. J. M. Noordhuizen, 1e pompman/bankwerker C. W. v. Duivenboden, 2e pompman/bankwerker A. J. Vrolijk, bankwerkers A. B. Lammersma en R. D. C. v. d. Berg, chef-hofmeester L. F. C. de Ruyter, chef-kok W. Henderson.

s.t.s. Khasiella: hfd.wtk. G. J. Logeman, 4e wtk. W. F. J. Boussen.

s.t.s. Kopionella: 4e wtk. N. P. Dekker, chef-kok P. v. d. Veur.

t.e.s. Korenia: 2e stm. P. J. P. Siebesma, 3e stm. W. Kalkman, 4e wtk. J. Bunders, 5e wtk. J. W. Scholten.

s.t.s. Korovina: timmerman D. Franken, voorman P. D. Spaans.

s.t.s. Koscia: 4e wtk. H. J. Muijskens.

s.t.s. Kylix: 1e stm. J. Koning, ll.stm. W. van den Born, 2e wtk. J. F. Schleicher, ll.wtk. B. Dob, ll.wtk. F. S. Lausberg, 1e pompman/bankwerker P. Reid.

m.s. Mitra: wnd. 3e wtk. R. H. Gijsberts, ll.stm. J. Okkema, ll.wtk. G. de Boer.

m.s. Naranio: ll.wtk. H. B. Wegh.

m.s. Navicella: 1e stm. D. A. C. Vermeulen, wnd. 3e wtk. J. W. van Wegen.

s.t.s. Philidora: 3e stm. H. Kamphuis, 2e wtk. J. van der Meyde, 5e wtk. J. W. van den Berg.

s.t.s. Philine: 2e stm. H. Unger, 4e stm. C. Splinter, ll.stm. F. L. N. van der Ven, hfd.wtk. C. Krijger, 2e wtk. J. Broersen, 5e wtk. J. J. Langendoen, 5e wtk. J. W. Langezaal, ll.wtk. H. G. van Jaarsveld.

s.t.s. Philippia: 4e stm. G. G. L. Wolters, 3e wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. H. J. I. Slingerland.

m.s. Sunetta: wnd. 2e stm. W. O. Kooi, 3e stm. C. P. Schoenmakers, 4e wtk. J. van der Werff.

m.s. Taria: 2e wtk. J. P. Hasenack, wnd. 3e wtk. O. A. van der Want, wnd. 4e wtk. J. Quak.

s.t.s. Vasum: ll.stm. M. Koppenaar, 5e wtk. C. P. Kortekaas, ll.wtk. L. C. W. Biesheuvel, bootzman J. C. v. d. Loos, voorman A. Hake, 1e pompman/bankwerker G. C. M. v. d. Wittenboer, 2e pompman/bankwerker J. H. Limburg, bankwerkers A. C. v. d. Gaarden, A. Brouwer en A. Kwaytaal, chef-hofmeester H. Scharloo, chef-kok H. Th. Wigmans.

s.t.s. Viana: ll.stm. J. S. de Jong, ll.wtk. J. C. van Weele, bankwerker G. E. Gemser.

s.t.s. Videna: hfd.wtk. J. van der Hoek, 2e wtk. S. Bais, 4e wtk. J. W. van der Veen, 5e wtk. M. de Niet, 5e wtk. G. Braak.

s.t.s. Zaria: 1e stm. W. A. Kleine, 3e stm. J. de Jager, 4e stm. E. J. F. Douw van der Krap, 3e wtk. H. van Klaveren, 3e wtk. J. Tekelenburg, 5e wtk. D. J. van de Scheur, 5e wtk. K. G. Kossen, 4e wtk. J. A. Bieze, 5e wtk. H. M. J. de Haan.

In dienst getreden:

4e stm.: J. van Vark;
 ll.stl.: G. Schreuder, F. L. N. van der Ven, W. J. de Mik, J. S. de Jong, J. L. Rozijn, S. Termeer, A. J. Both;
 5e wtk.: T. Vromans;
 ll.wtk.: J. C. van Weele, F. M. Lecluijze;
 bankwerkers: G. Onink, A. van der Bent, G. E. Gemser, J. P. v. Dongen.

De dienst verlaten:

2e stm.: J. C. van Houtrijve;
 3e stl.: M. J. Honsbeek, H. Olyrhook;
 4e stm.: M. J. Schop;
 4e wtk.: J. Lokman;
 5e wtk.: N. Apeldoorn, C. A. Jongepier, B. Put, M. Ros;
 voorlieden: K. H. Woldring en Th. de Vrij;
 1e pompman/
 bankwerker: P. Woltjer;
 2e pompman/
 bankwerker: D. C. Rietkerk;
 bankwerkers: E. G. Bakker, P. Kooy en J. A. de Mey;
 chef-
 hofmeester: G. A. Haasbroek;
 chef-kok: B. v. Essen.

Met pensioen:

2e stm. J. W. L. Becker.

BEHAALDE DIPLOMA'S

1e stm. G.H.V.: 2e stm. H. Unger;
 2e stm. G.H.V.: 3e stm. J. de Jager;
 2e stm.
 G.H.V. (Th.): 3e stm. C. N. P. M. van Koningsbruggen;
 „C” (Th.): 3e wtk. G. W. van Essen;
 „B”?: 4e wtk. J. W. van der Veen;
 „A”?: 5e wtk. P. F. Vermeulen, J. W. Langezaal;
 MVD: 5e wtk. C. C. van Essen.

Aangesteld als:

5e wtk.: C. C. van Essen.

Gepromoveerd tot:

voorman: G. Stuik en A. J. M. Noordhuizen;
 1e pompman/
 bankwerker: G. C. M. v. d. Wittenboer, A. A. v. d. Sluis en C. W. v. Duivenboden;
 2e pompman/
 bankwerker: C. P. J. Maas en W. C. M. Prein;
 bankwerker: A. Brouwer, M. J. J. v. d. Linden en A. J. Vrolijk;
 chef-kok: W. F. v. Valen en P. v. d. Veur.

MUTATIES WALPERSONEEL

over de periode 16 juli t/m 15 augustus 1960

In dienst getreden:

16-7-'60: mej. C. van Hees - sectie ID;
 18-7-'60: mej. T. C. Heykoop - sectie MA;
 H. Timmerman - sectie ID;
 25-7-'60: mej. M. A. A. Sips - sectie SL;
 1-8-'60: mej. M. M. L. Clarke - sectie CC;
 mej. G. C. Verhoeff - sectie ID;
 mej. B. S. van Hemert - sectie ID;
 mej. H. M. A. Visser - sectie CC;
 mej. J. M. L. M. A. Heymans - sectie SG;
 G. van Deelen - sectie ID;
 8-8-'60: mej. A. C. de Jong - sectie CC;
 15-8-'60:

Terug uit militaire dienst:

30-7-'60: J. van der Linden - sectie SL.

Jubilea:

1-8-'60: H. de Jong, sectie KB - 40 jaar;
 3-8-'60: J. T. Bothof, sectie RP - 35 jaar.

Geboren:

11-8-'60: Walter Robin, zoon van H. C. Hansen - sectie ID.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

W. R. Engelsman - met verlof;
 C. Alblas - teruggekeerd van verlof.

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum.

Administratie: Mej. S. P. Looij

Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.