

Conoship

BULLETIN

oktober 1977
8e jaargang no. 3

bestemd voor het
personeel van de in
Conoship samenwerkende
bedrijven:

Scheepswerf Voorwaarts B.V.,
Hoogezand
Scheepswerf Gebr. Coops B.V.,
Hoogezand
Scheepswerf Hoogezand B.V.,
Hoogezand
Scheepswerf Bodewes-
Bergum B.V., Bergum (Fr.)
Scheepswerf Bodewes-
Volharding B.V., Foxhol
Scheepswerf Appingedam-
Niestern-Delfzijl B.V.,
Appingedam/Delfzijl
Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol
Scheepswerf Ferus Smit B.V.,
Foxhol
Scheepswerf G. Bijsma en
Zonen B.V., Wartena
Scheepswerf Ton Bodewes B.V.,
Franeker (Fr.)
Scheepswerf Bodewes-Gruno B.V.,
Foxhol
Barkmeijer-Stroobos B.V.,
Stroobos (Fr.)
Centraalstaal B.V., Groningen
Tille Scheepsbouw B.V.
Kootstertille (Fr.)
Technisch Bureau
Wolfard & Wessels B.V.,
Groningen

Redactie: Conoship,
Rouaanstraat 21,
Groningen.

1952 - 1977

Vijfentwintig jaar 'Conoship'

Aan elke geboorte gaat een conceptie vooraf. In het oude China - misschien in het tegenwoordige ook nog wel - wordt deze waarheid zeer sterk benadrukt door bij de geboorte te stellen, dat een kind zijn tweede levensjaar is ingegaan.

De oudste aantekeningen die we van Conoship in wording kunnen vinden dateren van 2 september 1953 toen in "de Faun" te Groningen een negental directeuren van scheepswerven bijeenkwamen, op initiatief van de heer T. Barkmeijer te Hoogkerk, om een aanvraag voor honderd coasters (achteraf bleek het om slechts 20 stuks te gaan) voor rekening van het nog maar enkele jaren geleden onafhankelijk geworden Indonesië, co-operatief te behandelen. Vast staat echter dat reeds een jaar vóórdien bijval werd gezocht en gedeeltelijk ook verkregen bij en van de scheepswerven behorende tot de Scheepsbouwvereniging "Hoogezand" doch geen lid zijnde van de "Noordergroep" zich in samenwerkend verband met belangrijke aanvragen en/of exportorders te gaan bezighouden. Vandaar dat we de beginactiviteiten voor wat later Conoship zou worden, mogen terugvoeren tot de herfst van 1952, nu dus 25 jaar geleden.

(Vervolg pag. 2)

CONOSHIP HOUDT GOEDE MOED

Waar de inhoud van het oktober bulletin overwegend gewijd zal zijn aan het vijfde lustrum van Conoship kan en mag ik dit maal kort zijn. Gelukkig behoef ik geen domper te zetten op de vreugde die zo'n jubileum met zich brengt, integendeel; hoewel wij nog geen duidelijke aanwijzingen zien dat de vrachtenmarkt aantrekt — en daarvan moet toch uiteindelijk sprake zijn om te kunnen hopen op enig herstel in de scheepsbouw — valt niettemin enige opleving te bespeuren. Conoship slaagde er in een fraaie order te bemachtigen op drie bijzondere coasters waarop wij voor het moment nog

niet in details kunnen ingaan. Daarnaast was de scheepswerf Barkmeijer Stroobos B.V. succesvol met de verwerving van een type gladdekker coaster groot 1500 ton. Alle vier hierboven bedoelde schepen zullen worden gebouwd voor rekening van nederlandse reders. Maar ook in het buitenland zijn wij met enkele zeer serieuze en hoogst interessante projecten bezig. O.m. zijn hier aanvragen bij naar aanleiding van onze deelname aan de Expositie "Offshore Europe '77" te Aberdeen. Het afgelopen kwartaal boekten we dus vier schepen; na de slapte van de laatste tijd een verheugende ontwikkeling die slechts kan bijdragen tot vergroting van de feestvreugde op dit moment.

Dit brengt mij op het 25-jarig bestaan van Conoship waarbij ik niet wil nalaten mijn lof uit te spreken over vroegere en huidige bestuurders en leden van de vereniging die er in geslaagd zijn gedurende de afgelopen 25 jaar een organisatie op te bouwen als Conoship nu is; daarbij tevens een onderlinge vertrouwenssfeer hebben doen ontstaan die altijd de beste basis was voor samenwerking tot op heden en ook het hechte fundament zal blijken te zijn voor de toekomst.

A. Planting

VIJFENTWINTIG JAAR 'CONOSHIP'

(vervolg van pag. 1)

In 1953 werd een voorlopig bestuur benoemd. De heer T. Barkmeijer werd Voorzitter, de heer J. C. Coops Penningmeester.

Aan de bespreking nam een groot aantal noordelijke werven deel, waarvan velen thans nog lid van de vereniging zijn.

Nu 25 jaar later ziet de ledenlijst er als volgt uit:

Scheepswerf Voorwaarts B.V.,
Hoogezand;
Scheepswerf Gebr. Coops B.V.,
Hoogezand;
Scheepswerf Hoogezand B.V.,
Hoogezand;
Scheepswerf Bodewes Bergum B.V.,
Bergum (Fr.);
Scheepswerf Bodewes Volharding B.V.,
Foxhol;
Scheepswerf Appingedam-Niestern
Delfzijl B.V., Appingedam/Delfzijl;
Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol;
Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol;
Scheepswerf Bijlsma & Zonen B.V.,
Wartena;
Scheepswerf Ton Bodewes B.V.,
Franeker (Fr.);
Scheepswerf Bodewes-Gruno B.V.,
Foxhol;

Barkmeijer-Stroobos B.V.,
Stroobos (Fr.);
Tille Scheepsbouw B.V.,
Kootstertille (Fr.);
voorts maken nog deel uit van Conoship
Centraalstaal B.V. en Technisch
Bureau Wolfard & Wessels B.V. beiden
te Groningen gevestigd.

Het bestuur van Conoship bestaat thans
uit de heren:

J. A. Bijlholt, voorzitter
H. Bodewes, secretaris
E. Coops, penningmeester
Toegevoegde leden:
J. G. Hijlkema, vice-voorzitter
G. Bijlsma.

Op die bewuste vergadering in 1953 werd besloten, dat het voorlopig bestuur contact zou maken met de aankoopcommissie uit Indonesië alsmede met de Herstelbank - de tegenwoordige Nationale Investeringsbank - als crediet-verlenende instantie. Eveneens zal het bestuur zich belasten met het opstellen van statuten en trachten een ondernemingsvorm vast te stellen "om in de toekomst gezamenlijk, met bezit van rechtspersoonlijkheid, naar buiten te kunnen optreden".

Maar de molens malen langzaam. Van de Indonesische aanvraag komt uiteindelijk niets terecht en eerst in 1954 wanneer een aanvraag uit Mexico binnenkomt voor de bouw van ca. twee honderd vissersschepen (garnalenboten) worden de besprekingen weer geactiveerd. De vereniging Conoship is inmiddels tot stand gekomen waarvan de Koninklijke Goedkeuring der statuten op 29 juli 1955 wordt ontvangen. Oorspronkelijk hanteerde men de naam "Conos" (combinatie noordelijke scheepsbouwers) maar men vond toch dat duidelijk uit de naam al moest blijken dat men zich met schepen bezig hield. Derhalve werd Conos Conoship. Ook bij de bouw van de Mexicaanse garnalenschepen zal Conoship niet worden betrokken. Alle nijvere pogingen ten spijt worden geen orders verkregen. Zo te oordelen weinig bemoedigend voor de jonge vereniging zoudt u denken maar geen der notulen van de hieraan bestede vergaderingen getuigt van enigerlei neerslachtigheid of teleurstelling. Misschien is het een instelling om van je gevoelens zo min mogelijk te laten blijken, maar waarschijnlijker is dat men op dat moment eigenlijk helemaal niet zo om orders zat te springen. Zo blijkt b.v. uit de notulen van Juli 1955 dat er



T. Barkmeijer



J. C. Coops

maar weinig animo is over te gaan tot het aanstellen van agenten in het buitenland waarvan men eerst dan werk wil maken wanneer de behoefte aan projecten groter wordt. Notulen van 28 September 1955 vermelden het oplopen der levertijd tot twee en een half jaar. In 1957, weer twee

jaar later dus blijkt de levertijd al te zijn opgelopen tot 3 jaar. Toch was de oorspronkelijke opzet van de vereniging: "de behartiging van de commerciële belangen van de leden" welk doel men hoopte te bereiken door: "het houden van vergaderingen, het maken van reclame en het aanstellen van

agenten" waaruit wel blijkt dat de leden vanaf het begin het oog gericht hadden op de mogelijkheden tot **verkoopsgroting** waartoe de organisatie moest dienen.

Het een lijkt met het ander iets tegenstrijdigs te hebben. Toch is dit niet het geval. Vanaf de beginne is bij de zich verenigende werven het oog op de toekomst gericht geweest. In 1952 en volgende jaren was het misschien allemaal niet zo dringend maar men was realistisch genoeg om te beseffen dat na de vette na-oorlogse jaren ook wel eens magere dito's zouden kunnen volgen en zo is het ook gebeurd. Juist in die minder voorspoedige jaren heeft Conoship haar bestaansrecht waargemaakt. Nu, na vijftientig jaar, mag worden geconcludeerd dat de werven de ups en downs die er altijd in de scheepsbouw zijn geweest, goed hebben kunnen opvangen dank zij de visie der scheepsbouwers in 1952 die de samenwerking en onderlinge verbondenheid van nu, hebben bewerkstelligd met hun initiatief van toen.

Uit een oorspronkelijk vrijwillig samengaan der werven is thans een zeer hechte organisatie gegroeid. Er is in de afgelopen 25 jaar teveel

UITNODIGING

Op 28 oktober 1977 viert Conoship haar zilveren jubileum. Er wordt die dag een symposium gehouden, waartoe over de toekomen van de scheepsbouw en scheepsvaart wordt gerefereerd. De genodigden kunnen daarna aansluitend aan een Oriëntie koffiekatel, deelnemen aan de excursie naar Centraalstaal en getuige zijn van de opening van het nieuwe kantoor van Wafard & Wessels bv, door de heer J. Bijholt, voorzitter van de Combinatie Noordelijke Scheepsbouwers, Dordrecht.

De dag wordt besloten met een receptie en ijsbuffet. Wij stellen het op hoge prijs, u en uw invitatie op deze voor Conoship zo belangrijke dag als onze gast te mogen begroeten.

Indien u gebruik maakt van deze uitnodiging, verzorgen wij u de afrekeningen met ons terzamen.

PROGRAMMA

- 19.00 uur Opening voorop naar A. Plantinga, directeur van Stoomschepen
- 19.30 uur Lezing over "De Kleine Handelvaart en de Noordelijke Scheepsbouw" door de heer Dr. W. Weetra, directeur Vereniging Scheepsbouw Vlaanderen
- Voorlezen van de Verdragen Scheepvaart (aanhang)
- 20.00 uur Koffiekatel
- 20.30 uur Lezing over "Hart de Nederlandse scheepsbouw 1954" door de heer J. A. M. Mollenber, directeur, directeur van de Nederlandse Scheepsbouw, Zaken
- Aanvullend gedeelte tot het stellen van vragen, beantwoording van vragen
- 22.00 uur Borrelmaatschappij Oriëntie kate
- 19.45 uur Begroeting Centraalstaal te Grootende, voorzitter van de Combinatie Noordelijke Scheepsbouwers
- 17.00 uur Het Conoship-bureau opent het nieuwe gebouw, Wafard & Wessels bv, Grootende, Groningen, door de heer J. Bijholt, voorzitter van de Combinatie Noordelijke Scheepsbouwers, Dordrecht

De lezingen en de lunch worden geïntroduceerd door de heer Bernhardt de Witte, O.Z. 143, Zuidwilde, Rotterdam, voorzitter van de Vereniging van Scheepsbouw Vlaanderen, Dordrecht

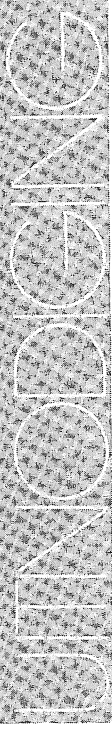
Aankomst met de Assen om 19.30 uur

Door het stoomschepen van de Vereniging van Scheepsbouw Vlaanderen

Tegenwoordigen van speciale bespreking met de heer van der Vliet, voorzitter van de Vereniging van Scheepsbouw Vlaanderen, Dordrecht

Uitsluitend in verband met het 25-jarig jubileum een presidentieel moment gevestigd wordt er in de vorm van een receptie en borrelmaatschappij op het terrein van de Vereniging van Scheepsbouw Vlaanderen, Dordrecht

Programma Conoship 25-jarig jubileum



gebeurd om alles in een kort bestek als dit vast te leggen. Elders in dit blad vermelden we meerdere voorvallen uit het gevarieerde Conoship leven dat vooral de laatste jaren een enorme snelle en indrukwekkende ontwikkeling vertoont waaraan hier toch niet voorbij kan worden gegaan.

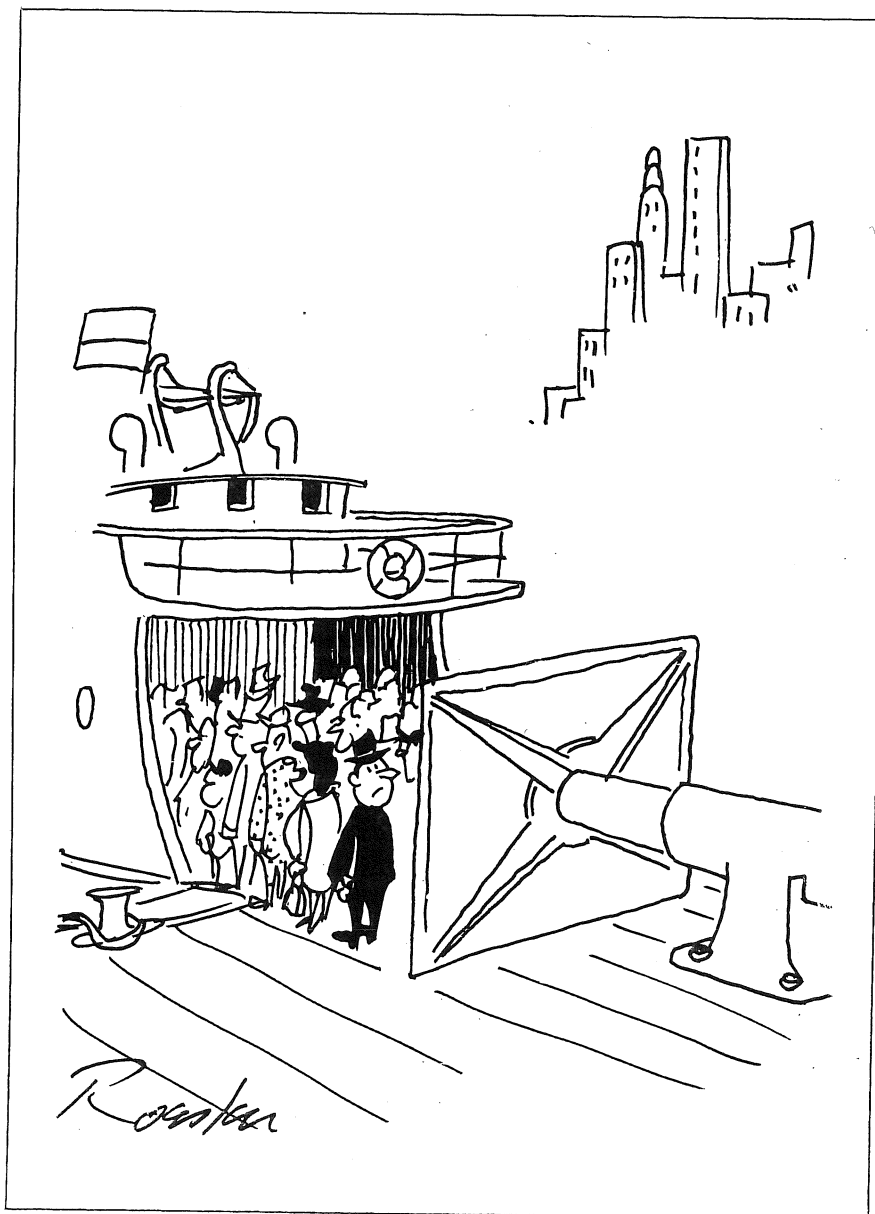
In 1970 - na jarenlang overleg en beraad - wordt door de gezamenlijke aangesloten werven met medefinanciering van de Nationale Investerings Bank Centraalstaal B.V. opgericht, op dit moment een welhaast uniek bedrijf in Nederland.

Oorspronkelijk berekend op een capaciteit van 9600 ton te verwerken staal (het toenmalig verbruik van de Conoship werven) bedraagt de productie thans 16.000 ton en wanneer ook de laatstelijk aangeschafte outillage geheel in bedrijf zal zijn zelfs 20.000 ton.

Om ook bij de machinekamerinrichting onafhankelijk van derden te zijn werd contact gezocht met het Technisch Bureau Wolfard en Wessels. Sedert 1976 maakt dit bedrijf nu deel uit van Conoship. Tot nieuwbouw en uitbreiding van het oude Wolfard en Wessels complex werd besloten. De opening van de nieuwe bedrijfshallen zal deel uitmaken van de festiviteiten dezer jubileumviering.

Toen de vroegere Scheepswerf Kramer & Booy te Kootstertille in moeilijkheden kwam te verkeren werd door het ministerie van Economische Zaken contact gemaakt met Conoship wat resulteerde in de uiteindelijke overname van dit bedrijf wat thans opereert onder de naam Tille Scheepsbouw B.V., een honderd procent dochter van Conoship. En ook nu nog worden verdere acquisities van toeleveringsbedrijven overwogen, waarvan een enkele alweer in een vergevorderd stadium verkeert. Opvallend en verheugend is het feit dat de huidige directies der aangesloten werven, met een enkele uitzondering, allen van dezelfde (nog jonge) generatie zijn. De ouderen, die de wieg aan het schommelen brachten, zijn overleden of

hebben zich uit zaken teruggetrokken. Misschien juist door dit jeugdig élan dat de ideeën der ouderen toch wel kan waarderen, is Conoship geworden wat het nu is. De bezielheid van de directie, het bestuur en alle medewerkers is groot. Wij mogen dan ook de verwachting koesteren dat aan de groei en het welzijn van Conoship de komende vijfentwintig jaren geen einde zal komen, integendeel, wij vertrouwen dat de komende jaren nog vele schone beloften voor Conoship zullen waarmaken.



CENTRAALSTAAL 1972-1977

... en wat is 5 jaar nu eigenlijk helemaal???

Nee, beste beste mensen, eigenlijk stelt het niets voor.

Omringd door bedrijven, veelal klanten, welke veel en veel langer bestaan, moeten wij dit erkennen.

Het is natuurlijk nog maar een begin.

Maar omdat voor de mensen die dagelijks met het bedrijf te maken hadden er in die 5 jaar zo veel is gebeurd hebben wij besloten daar toch wel even bij stil te staan.

April 1972 sloegen wij de eerste paal in de grond op vrijdag 13 april 1973 was er het openingsfeest doch toen waren wij eigenlijk al aan de derde opdracht bezig. Sindsdien werd drie maal tot uitbreiding

overgegaan, werden ca 130 schepen voorbereid, ofwel zo'n 55.000 ton staal. Praktisch geen dag ging voorbij zonder terechte of onterechte kritiek, af en toe was er ook gemeente waardering. Hetgeen niet verbazend is, omdat een bedrijf werd gemaakt zoals nog nergens eerder was ontstaan, met technieken die voorheen nog onbekend waren en bovendien alle aangetrokken medewerkers werk moesten gaan doen, dat hen vreemd was.

De periode van "iedere dag nieuwe avonturen" is wel achter de rug, hoewel nog immer raadseltjes moeten worden opgelost en technische goocheltruuks op het nippertje redding brengen. Het einddoel is natuurlijk nog niet bereikt, gelukkig ook maar.

Wat we wel hebben is een gezond bedrijf met een zeer moderne uitrusting, op

haar gebied misschien wel het enige ter wereld waar op deze manier en op deze schaal dit soort produktie plaatsvindt.

Van buiten af is dan ook dikwijls op dit punt enige jaloersheid te bespeuren.

Al met al toch wel enige redenen om dit 5-jarig bestaan als een markeringspunt te zien en met de eigen medewerkers een feestje te vieren.

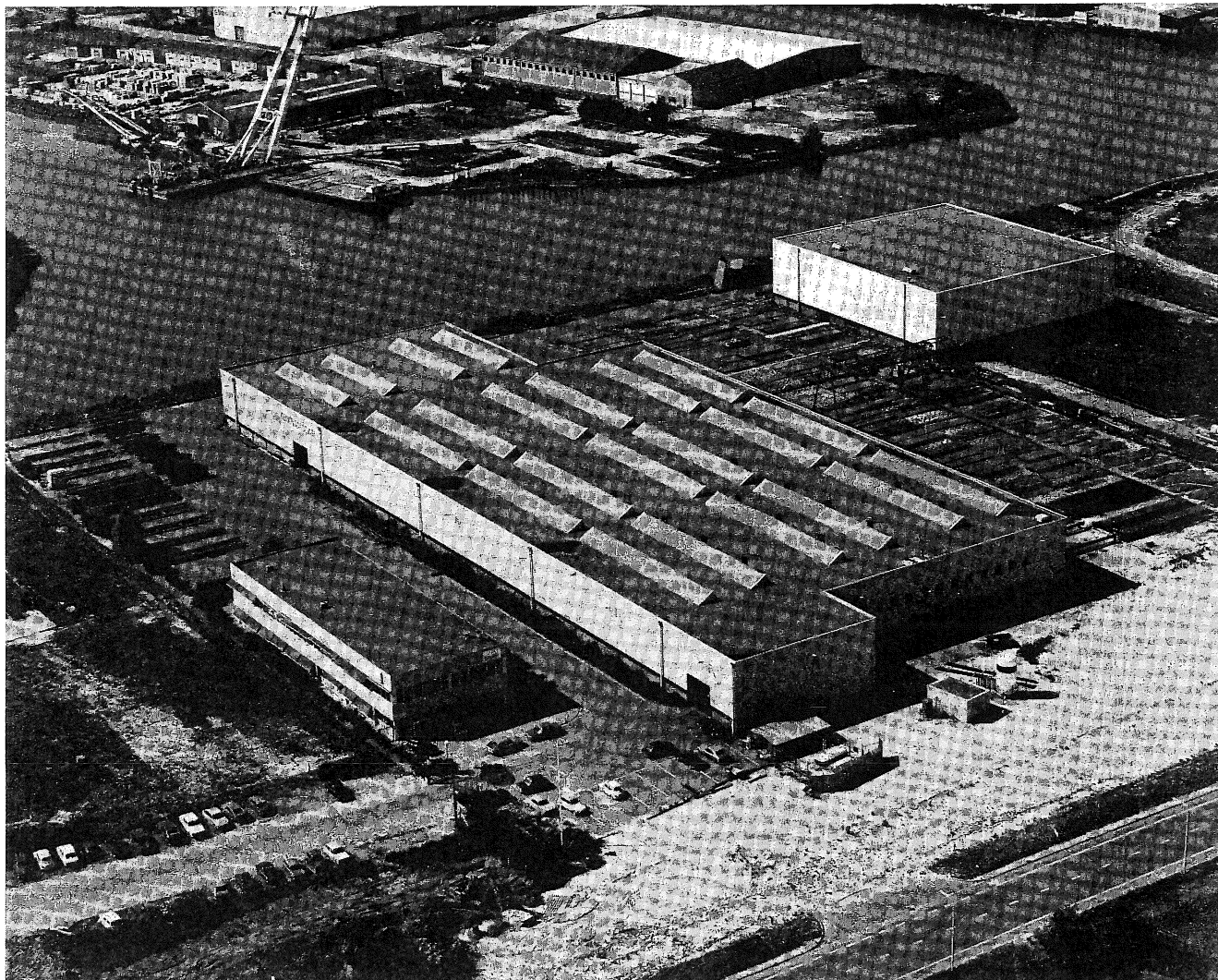
Dit is gebeurd op 9 en 10 september j.l.

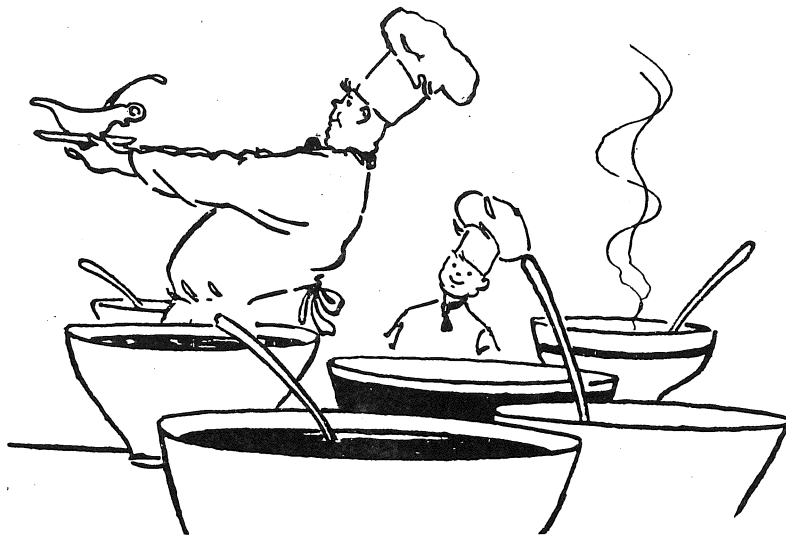
Het verslag hiervan zult u met illustraties op een dezer pagina's aantreffen.

Op naar de volgende hopelijk even succesvolle periode van 5 jaar.

Feestganger

Centraalstaal b.v. na de jongste uitbreiding vanuit de lucht gezien is een indrukwekkend complex geworden (luchtfoto Aerophote Eelde)





LEPELS UIT DE BRIJPOT VAN CONOSHIP

Opgericht in 1952 zou het tien jaar duren aler door de Conoship-groep een eerste opdracht werd gecontracteerd. Op 1 juni 1961 werd een order geboekt voor rekening van het Pakistaans gouvernement op een boeienlegger, welke op de scheepswerf van Gebr. Grol werd gebouwd. (Zie ook: doop van Itwa Pathfinder).

Het bestuur van Conoship slaat acht op de besteding van de penningkens zoals blijkt uit de notulen van 27 maart 1956: "besloten wordt over te gaan tot de inrichting van een waardige ontvangkamer. Het aan te schaffen meubilair moet "niet te duur zijn maar wel berekend op lange duur"!

In de beginjaren van Conoship moest je met je geld lopen leuren zoals blijkt uit de volgende aantekening uit de notulen van 7 juli 1955: ". . . . de heer J. C. Coops deelt mede, dat de belegging van een bedrag groot f 11.000,— zijnde het bedrag der gestorte waarborgsommen - inmiddels heeft plaats gevonden. Met veel moeite is hij dit bedrag kwijt geraakt bij de Nutsspaarbank en indien hij in het vooruitzicht kon stellen dat dit bedrag niet op korte termijn zal worden opgevraagd, zo kon Conoship 2.3/4% verkrijgen. In feite zal het genoemde bedrag dan twee jaar bij de Nutsspaarbank te Hoogezand moeten blijven staan.

Maar de tijden veranderen en met de tijden de rentevoet (en het vermogen)

zoals blijkt uit de notulen van 11 December 1957:

". . . . de heer J. C. Coops kan de leden mededelen, dat hij bij de Eerste Nederlandse Scheepsverbond Mij. een bedrag van f 50.000,— heeft belegd tegen een rente van 6% 's jaars".

Op 26 juni 1956 brengen de leden een bezoek aan het nu ingerichte ontwerp-bureau en tekenkamer waar centraal dit soort werkzaamheden voor de aangesloten werven zal worden verricht. Hoofd van de afdeling is de heer J. W. C. Beck, die - na negen maanden gedelibereer - op 1 mei 1956 deze functie aanvaardde.

Op 1 oktober 1956 werd de heer A. Planting - de huidige directeur - als Administrateur bij Conoship benoemd.

Verhalen die ons nu (1977) als sprookjes in de oren moeten klinken:

6 juli 1955:

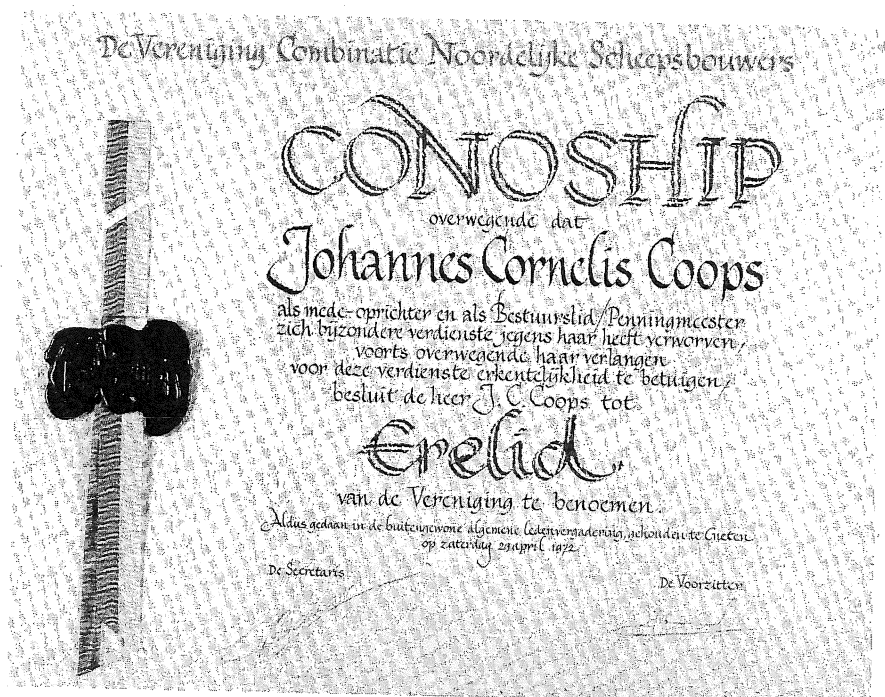
". . . . er is maar weinig animo om nu al over te gaan tot het aanstellen van agenten in het buitenland waarvan men eerst dan werk wil maken wanneer de behoefte aan projecten groter wordt"!

28 september 1955:

". . . . een binnengekomen aanvraag uit Portugal zal niet in behandeling worden genomen aler door de aanvrager is medegedeeld of men met een levertijd van twee en een half jaar genoeg kan nemen". Hetzelfde standpunt wordt ingenomen met betrekking tot een aanvraag welke werd ontvangen uit Stockholm. "Ook hier geldt een levertijd van twee en een half jaar".

9 januari 1957:

". . . . voorts is een brief ontvangen van de economische voorlichtingsdienst over de levering van rivierboten naar Pakistan. Niettegenstaande voor deze aanvraag momenteel bij de leden weinig belangstelling bestaat, wordt toch besloten om naam en adres aan het



Ministerie door te geven als bouwers van dit soort boten, onder mededeling dat momenteel met een levertijd van ca drie jaar moet worden rekening gehouden.

Toch merkt anno 1955 één der leden-werven op wel een schip te willen aannemen "maar dan moet het wel een heel dikke prijs zijn en anders maar liever niet".

Maar dit vette kluijfe ging Conoship voorbij want eerst in 1961 wordt een eerste schip verkocht.

Blijkbaar kende ook 1957 een misdaad-golf zoals afgeleid mag worden uit de notulen van de ledenvergadering d.d. 2 oktober van dat jaar.

"... de heer Bodewes meent er goed aan te doen de leden ervan in kennis te stellen dat in Hoogezand momenteel op grote schaal wordt ingebroken. De politie is druk doende de daders te grijpen en schijnt ook al wel op een spoor te zijn, maar is hierin tot dusverre niet geslaagd"!

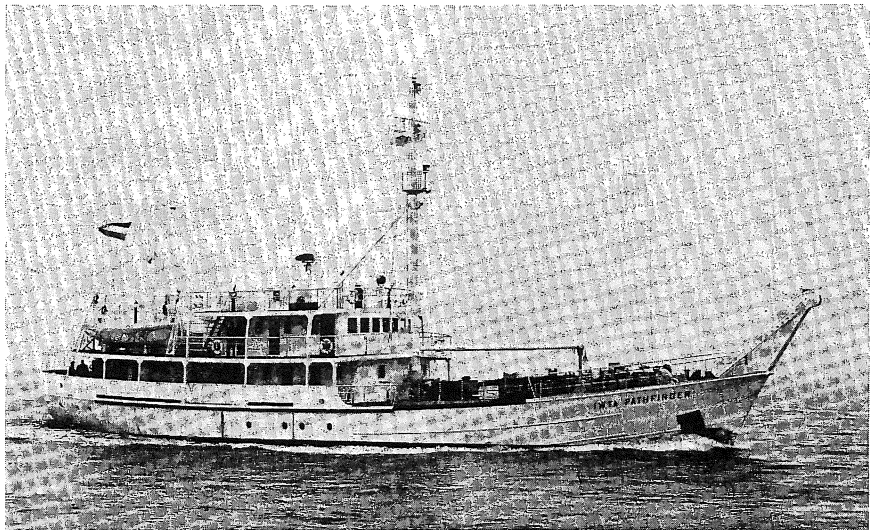
De aanwezigen zijn kennelijk niet erg onder de indruk want van hun reacties hierop, zoals een uiting van dankbaarheid voor de waarschuwing, wordt verder nergens gewag gemaakt.

De dag waarop de eerste paal voor de bouw van Centraalstaal b.v. de grond inging wilde het bestuur deze voor Conoship organisatorisch en financieel zo belangrijke mijlpaal, extra markeren door de laatste nog in leven zijnde oprichter van Conoship, de heer J. C. Coops het erelidmaatschap aan te bieden.

Zulks geschiedde in een speciaal voor dit doel belegde ledenvergadering op zaterdag 29 april 1972.

Helaas zijn er ook trieste herinneringen zoals uit de notulen blijkt, waarvan misschien wel de meest droevige het verongelukken van de vroegere secretaris de heer H. van Drongelen die in juli 1956 met zijn hele gezin om het leven kwam op een vacantiereis in Oostenrijk.

Zijn heengaan werd in de ledenvergadering van 29 augustus 1956 herdacht.



DOOP VAN DE "ITWA PATHFINDER"

Wij vermeldden reeds dat het eerste door Conoship gecontracteerde schip de "Itwa Pathfinder" was, een voor rekening van het Pakistaanse gouvernement gebouwde boeienlegger.

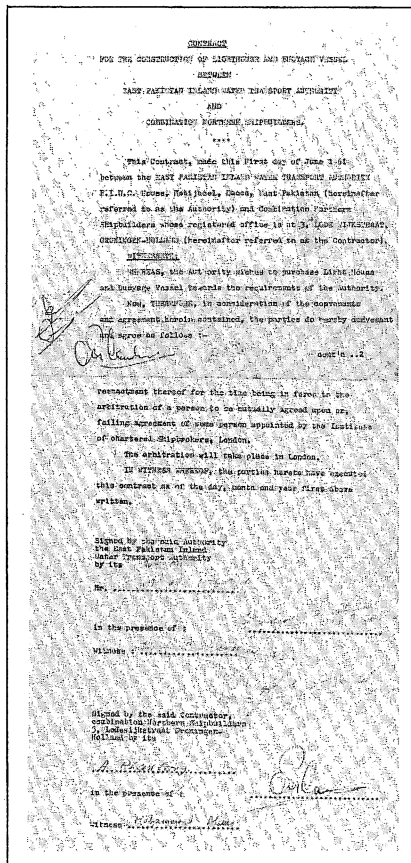
Naarmate de bouw van het schip vorderde werd tijdig - ofschoon niet zo heel lang voor de stapelloop zou plaats vinden - zorgvuldig geïnformeerd op welke wijze de doop van het schip diende te worden verricht.

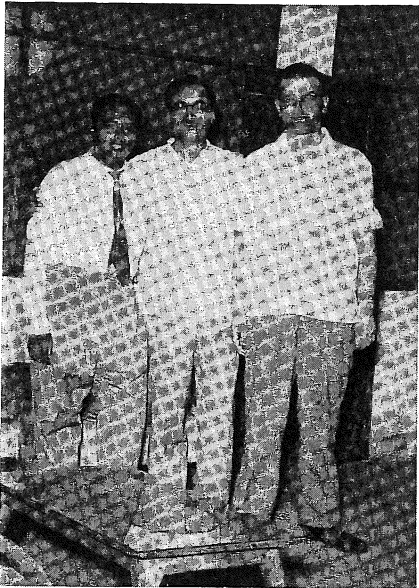
Men begreep dat champagne, zoals in de westerse landen algemeen gebruikelijk, voor de opdrachtgevers, belijders van de Islamitische godsdienst, wel eens aanstoot gevend zou kunnen zijn bij deze plechtigheid. Vele suggesties werden geopperd, zelfs of het misschien met cocosmelk zou kunnen, maar men durfde vooral waar het hier de eersteling van Conoship betrof, geen enkel risico te nemen.

De ambassade in den Haag werd ingeschakeld; telefoongesprekken met Pakistan volgden, maar uitsluitel werd niet verkregen. IJlings werd de hulp van het Nederlands-Islamitisch Genootschap in den Haag ingeroepen dat inderdaad voor de oplossing zorgde.

Het schip diende te worden gedoopt met water uit de voor de Ismaelieten heilige bron "Lahai roi" de bron waar - volgens de overlevering - Hagar, de tweede (egyptische) vrouw van Abraham, van Jahwe de boodschap kreeg haar kind straks Ismaël (God hoort!) te noemen. Deze Ismaël werd de stamvader van de Ismaelieten, een Noord-Arabisch steppenvolk, dat zoals bijna alle Arabieren in hun totaliteit, later de Islam zou aanhangen.

Maar ? hoe komt men aan water uit deze sacrale bron. De persdienst van de KLM gaat zich er mede bemoeien. Er





CENTRAALSTAAL BESTAAT 5 JAAR

Lang zal ze leven! . . . vrijdag 9 september 1977, 12.00 uur, iedereen had vrij, eindelijk!!! Na wekenlang verlangend ernaar uitgekeken te hebben was het dan zover. De feitelijke verjaardag van Centraalstaal was in april jl., doch nu was de beurt aan ons om dit te vieren. Hoera!!! maar wat te doen?

Het doel was Rotterdam, dat wisten wij allang, maar wat had Rotterdam nu uitgerekend dit weekend wat de feestcommissie ertoe heeft bewogen met ons ernaar toe te gaan? Vele telefoontjes werden gepleegd en informatie ingewonnen doch ondanks dit alles en mede door het stilzwijgend toekijken van de commissie zou het toch nog: "afwachten maar" worden.

Enfin, om 14.00 uur stond een hele kolonne opgewonden en bepakte mensen te popelen op het perron van het NS-station in Groningen in afwachting van de "Centraalstaal-expressie", een extra treinstel bij de Intercity Groningen-Rotterdam, waaronder uiteraard de restauratiewagen om ervoor te zorgen dat men niet al te droge kelen van de lange reis zou overhouden. Binnen de kortste tijd zaten we in de trein en zoef op naar Rotterdam. Eenmaal op weg kregen wij allemaal een zakje van de Nederlandse Spoorwegen

wordt getelexed met Pakistan en ziet met medewerking van terugkerende bedevaartgangers, worden twee flesjes van het heilige water bemachtigd, die nog net op tijd door de KLM worden afgeleverd. De tweede fles was zekerheidshalve bijgevoegd, indien, onverhoopt met de eerste fles onderweg iets zou gebeuren. Heel juist gezien. Inderdaad gebeurt er iets maar dan met de tweede fles ; ze breekt bij een verhuizing, jaren later. Uit een zilveren schaal spronkelde de vrouw van de Pakistaanse zaakgelastigde het water op de boeg van Itwa Pathfinder en dat was het dan.

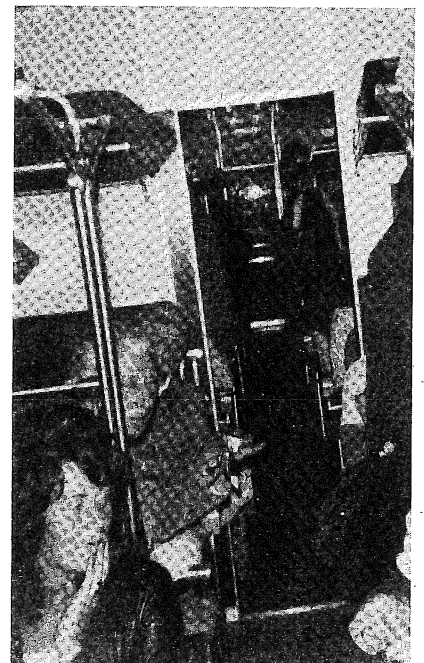
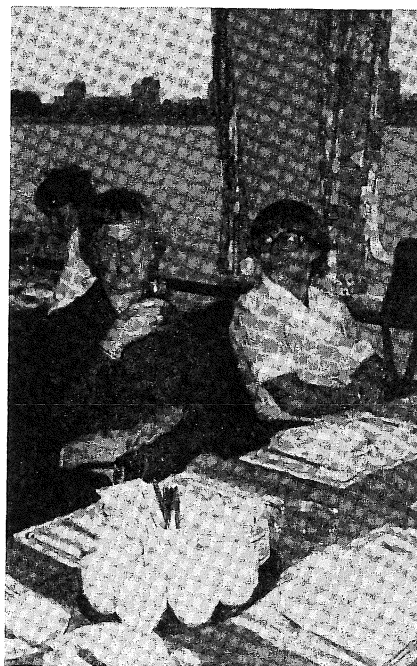
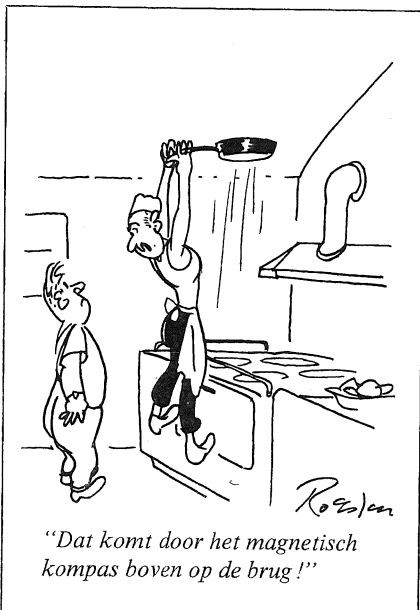
waarin o.a. het programma, een kaartje van Rotterdam en natuurlijk niet te vergeten een aantal consumptiebonnen zaten.

De man met het bewuste karretje was in no time ontdaan van zijn drankjes, bierworstjes etc. en bedolven onder de bewuste "witte papiertjes" droop hij af, vulde het karretje weer om vervolgens het gehele proces opnieuw te beleven in de volgende coupé.

Na vele moppen en klaverjasrondjes kwamen wij in Rotterdam aan, om dan in een lange rij bestaande uit zo'n 150 man in marstempo naar het prachtige en centraal gelegen Rijnhotel te gaan, waar wij de nacht (of het gedeelte wat daarvan zou overblijven) zouden doorbrengen.

Hier werden de kamers bewonderd, de spijkerbroeken maakten plaats voor costuums en de dagelijkse jurkjes werden omgetoverd in "avond-toiletjes".

Na in de lounge elkaar eens goed bekeken te hebben, want ja zo zie je elkaar niet zo vaak, gingen wij op weg naar hotel Engels voor een broodmaaltijd. Na het aperitiefje, waarbij de obers met rode hoofden probeerden de zeer gevulde bladen door de menigte te manoeuvreren, en de gezellige "warme hap", waarbij uiteraard de "kroket" niet uit mocht blijven, ging het in rap tempo op naar het Luxor theater voor de avondvoorstelling van de nieuwste



one-man show van Toon Hermans. Nou ja, daar kon je weer eens naar hartelust je stembanden laten werken en je bloedcirculatie op peil brengen met het klappen in je handen. Iedereen genoot intens; na de voorstelling, welke begeleid werd door een prachtig stuk muziek waren wij heel wat wijzer geworden op het gebied van de anatomie van de mens alsmede de constructie en gebruik van de piano; Tjonge dit was toch heel wat anders dan op het t.v.! Hierna was het programma vrij de groep viel al snel uiteen en het avondje Rotterdam varieerde van het bezoeken van een nachtclub of donker lawaaierege discotheek tot het rustig op je kamer drinken van een drankje. Nou ja, wat je rustig noemt; de taxis reden af en aan bij de ingang van het Rijnhotel en de nachtportier die waarschijnlijk gerekend had op een rustige nacht (och weet die man veel) liep zenuwachtig heen en weer om die "Grunningers" toch maar te voorzien van hun slaapmutsje.

De volgende ochtend na het ontbijt, waarbij menigeen nog wat slaperig uit de ogen keek, werd koers gezet naar Rederij Spido, waar we op de Pieter Caland een rondvaart, incl. lunch zouden krijgen door de Rotterdamse havens. Na door een kleine springerige fotograaf, welke stellig lamme vingers overhield van al dat

knippen, op de kiek gezet te zijn, zetten wij voet aan boord. We keken onze ogen uit. Buiten de haven echter, smeet een windkracht 7 het "bootje" van de ene golf op de andere, zodat menigeen tot de ontdekking kwam nog steeds geen zeebenen te bezitten. Op verzoek van de catering mede met het oog op de steeds heviger schuivende stapels serviesgoed, werd weer koers Rotterdam gezet. Niemand maakte hiertegen bezwaar, daar het niet gemakkelijk eten is om met je ene hand het bord vasthoudend, je andere hand de soep zonder al te veel te knoeien naar de plaats van bestemming te manoeuvreren.

Om ca 14.00 uur hadden we heel wat afgevaren en arriveerden wij weer in Rotterdam op de kade. Na een schichtige blik op de inmiddels afgedrukte kiekjes geworpen te hebben, om uiteindelijk toch met een diepe zucht de foto waar het best eens mogelijk kon zijn dat jij het was die daarop stond afgebeeld, tegen betaling van een paar gulden in ontvangst te nemen, gingen wij op weg voor het maken van een "vrije" wandeling door het centrum van Rotterdam.

Om 15.30 uur vertrokken we weer richting Groningen. Deze reis verliep erg rustig. Menig gordijntje was dan ook gesloten en in koor lag men vredig te snurken.

Dit echter tot groot ongenoegen van

diegenen, die wel vroeg naar bed waren gegaan die nacht.

Om ongeveer 18.30 uur liep de wekker af ten teken dat het einddoel in zicht was en wij in Groningen aangekomen waren. Het eind van de reis was in zicht, resteerde nog een barbecue-avond in het Stadsparkpaviljoen. Hier werd binnen vrij korte tijd onder gezellige begeleiding van de Groep Rainpipers, welke hun naam eer aandeden, want het regende buiten inderdaad pijpenstelen, een enorme hoeveelheid vlees en worstjes verorberd.

Nadien werd nog volop gedanst. Plotseling stokte de muziek en toen het bleek dat men ook binnen de kring van CS-medewerkers artiesten bezat. De zanger werd opzij gezet en daar klonk het lied "do not forsake me my darling", gevolgd door enige romantische doch zeer "swingende" Italiaanse songs. De stemming zat er goed in. Reden voor de commissie om nu het weekend te gaan besluiten. Om 21.30 uur kwamen de bussen om ons naar de plaats van bestemming te brengen.

Iedereen slaakte een zucht van voldoening. Het was een groot succes geworden en menigeen zal nog vaak met genoegen aan dit prachtige weekend terug denken. Op naar de volgende vijf jaar dan maar weer!

Deelnemster.





EEN NIEUWE SCHEEPSBOUWHAL

Onder voorbehoud van goedkeuring door de Beleidscommissie Scheepsbouw, is door het bestuur van Conoship aan Tille Scheepsbouw b.v. toestemming verleend tot het bouwen van een nieuwe scheepsbouwhal.

Sinds de overname door Conoship zijn in fasen volgens een vooropgesteld plan, reeds een aantal bedrijfsoutillageverbeteringen uitgevoerd. Met de bouw van deze nieuwe hal zal de laatste ontwikkeling van dit plan worden voltooid.

Het betreft de combinatie van overdekte sectie- en scheepsbouwhal.

De afmetingen zullen zijn: Lengte 65 m; breedte 32,60 m; hoogte 21 m; 18 m hoogte onder de hijsbaak.

De hal zal in het verlengde van de

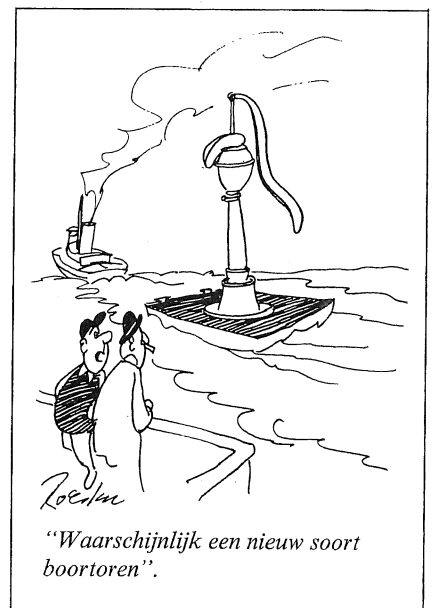
huidige scheepsbouwplaats verrijzen.

Halve scheepsrompen, tot een lengte van ongeveer 60 m worden binnen gebouwd en zoveel mogelijk gecompleteerd naar buiten getransporteerd op een zestal zware bandenwagens.

Als buitenwerk rest dan nog slechts het aanbouwen en aflassen van de voorste aan de achterste romphelft.

De hijscapaciteit in de hal zal 2 x 40 ton bedragen. Dit stelt ons in staat zware secties te bouwen waarbij wij gebruik kunnen maken van 12 m plaatlengten. Tevens zal de routing in de bestaande hallen een efficiënter geheel vormen.

Met deze nieuwe hal vertrouwen wij een belangrijke vergroting van de efficiency te bereiken mede door het minder afhankelijkheid zijn van weersinvloeden.



"Waarschijnlijk een nieuw soort boortoren".

OFFSHORE EUROPE '77

Inmiddels is ook deze tentoonstelling die van 13 tot en met 16 september j.l. plaats vond weer achter de rug. Zoals de naam al aanduidt was deze expositie geheel gericht op de buitengaatsse oliewinning waarin enige òpleving te bespeuren schijnt. Conoship nam deel niet alleen door middel van een fraaie stand maar trok extra aandacht door de - overigens hogelijk gewaardeerde - geste 20.000 bloembollen te schenken, zoals de tentoonstellingspers schreef: "in de hoop op deze wijze de harten te winnen van de bevolking van Aberdeen en van de olie-industrie".

Vooralsnog ontvingen de heren Planting en Polak de glundere dankbetuigingen van enkele charmante Engelse schonen; hopelijk zet de olie-industrie haar erkentelijkheid om in schone charmante orders.

Gedurende de expositie werden zeer aantrekkelijke projecten besproken; meer kan er helaas op dit moment niet van worden gezegd maar vol verwachting klopt ons hart; misschien straks meer hierover in het december-bulletin.



Aberdeen in de rij voor een pakketje bloembollen uit Nederland.



NIEUWS VAN DE STICHTING SCHEEPS- BOUWKUNDIG STUDIECENTRUM

Geen jubileum doch ook hier feeststemming bij de vijf geslaagden voor het tweede deel (eindexamen) scheepsbouwkundig tekenaar.

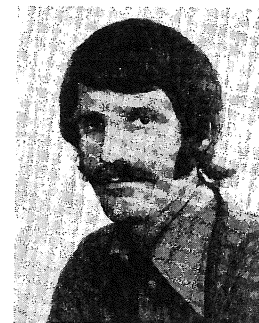
Hieronder foto's en namen van de gelukkigen die het zo zeer begeerde diploma in ontvangst mochten nemen:



L. Buys



R. H. Dohle



H. Drenth

Werkzaam bij:

L. Buys	Scheepswerf Harlingen
R. H. Dohle	Een reclamebureau
H. Drenth	Centraalstaal b.v.
R. v. d. Riet	Een wegebouwbedrijf
H. Seubring	Centraalstaal b.v.

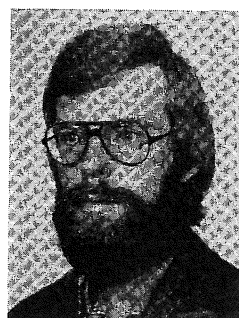
Van de acht cursisten moesten er helaas drie worden afgewezen.

Hun eerste tentamen blijft gelukkig vijf jaar geldig dus hebben ze nog alle kansen hun studie met succes te bekronen, waarbij hun sterkte zij toegewenst.

Voor alle geslaagden onze hartelijke gelukwensen.



R. v. d. Riet



H. Seubring

DOEL VAN CONOSHIP

Volgens art. 2 van de statuten is het doel van de vereniging de behartiging van de **commerciële** belangen van haar leden. Dit doel trachtte men te bereiken door het houden van vergaderingen, het maken van reclame en het aanstellen van agenten.

Hoewel de vereniging dus werd opgericht met als specifiek doel gezamenlijk orderverwerving - en dan vooral vanuit het buitenland - te bedrijven, werd in eerste instantie echter meer aandacht besteed aan andere zaken dan de gezamenlijke verkoop. Elders memoreerden we reeds dat ten tijde van de oprichting de orderposities bepaald gunstig waren. Achteraf blijkt deze koerswijziging in de beginne gunstig te zijn geweest voor een goede ontwikkeling van de vereniging.

De eerste resultaten van de samenwerking zijn geweest:

a. het overleg plegen bij het uitbrengen van individuele offertes, waarbij de bedoeling vooropstond elkaar te beschermen voor fouten en vergissingen in calculaties.

b. het gezamenlijk bespreken van nacalculaties, waardoor men inzicht verkreeg in de wijze van kostprijsberekening van de aangesloten werven, wat uiteindelijk tot een uniforme wijze van kostprijsberekening heeft geleid.

c. het melden van alle individueel ontvangen opdrachten aan de andere leden met opgave van prijs, wijze van betaling, technische gegevens, naam van de klant etc.. Dit heeft bijzonder goed gewerkt en veel vertrouwen geschapt tussen de leden onderling.

d. het gezamenlijk exploiteren van een tekenbureau. De oorzaak van deze activiteit was gelegen in het feit, dat de omvang van de werven in het algemeen te gering was om een eigen tekenbureau te kunnen exploiteren. De kosten hieraan verbonden zijn n.l. zeer aanzienlijk. Aldus ontstond dan ook een centraal ontwerp bureau

e. Het centraal inkopen van scheepsbouwmaterialen. Per 1 januari 1966 werd met dat doel de inkoopcoöperatie "Coöpschip" opgericht waar alle leden van Conoship zich vrijwillig bij aansloten.

f. Het voeren van collectieve reclame. Dit alles verwezenlijkt maakte men zich toekomstplannen gericht op:

1. Opvoering van de productie.
2. Opvoering van de productiviteit.
3. Het treffen van kostenbesparende maatregelen.
4. Specialisatie op de werven.
5. Gezamenlijk investeringsbeleid.
6. Verdere uitbreiding en verbetering van het verkoop-apparaat.

Vele van deze doelstellingen zijn verwezenlijkt. We hoeven slechts te wijzen op de tot stand koming van Centraalstaal b.v. wat een forse capaciteitsuitbreiding voor de werven mogelijk maakte. Productiviteitsopvoering en onafhankelijk making door de aquisitie van Technisch Bureau Wolfard en Wessels.

De - misschien niet zo zeer geplande - maar niettemin tot stand gekomen verwerving van de Tille Scheepsbouw b.v.. Met gepaste trots (dat mag) terugziende op wat achter ons ligt, blijft de blik van directie en bestuur gericht op de toekomst waar voor Conoship nog een belangrijke terrein braak ligt.