

# SCHIP & KA

29e jaargang  
nummer 4  
december  
1989



- 🐚 kerstpuzzel 1989 🐚 vervolg 'EOS'-actieplan
- 🐚 communicatie-enquête 🐚 zweven boven de aarde
- 🐚 meer nieuwe gezichten bij STBV
- 🐚 avonturen op de 'Eendracht'

# SCHIP & KA

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

Folkert Elsingastraat 34  
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989  
3009 TK Rotterdam  
Tel.: 010-4071899

*Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kunt u rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.*

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000  
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Negenentwintigste jaargang nr. 4  
december 1989

**Redactiecommissie**  
Lenny Kosten (coördinatie)  
Nico Obolonsky  
Wim Reininga  
Henk Steenstra  
010-4071805

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

*Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.*

**Vormgeving en druk**  
Tijl Offset Zwolle  
Blaloweg 20  
Zwolle

## Vereniging Maritiem Gezinskontakt

Leden en bestuur van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt wensen U en Uw gezinsleden prettige feestdagen en een voorspoedig 1990.

De VMG wil een ontmoetingsplaats zijn voor alle zeevarenden en hun gezinnen.

Informatie wordt U graag toegezonden door de *Landelijk Kontakt Persoon, mw. A.M. Pietersen-van Rest, Boudewijndonk 17, 4707 VZ Roosendaal.*

## Attentie CNOOKS- leden!!

**In verband met een stagnatie in de administratie zal de inhouding van de contributie voor het lidmaatschap van de CNOOKS nu plaatsvinden in januari 1990.**

## Pensioenoverzicht

Half november heeft het Shell Pensioenfonds weer een pensioenoverzicht gezonden aan het huisadres van de in Nederland werkzame leden.

In dit overzicht zijn ook de gegevens vermeld op basis waarvan de pensioenbedragen zijn berekend. Indien één van deze gegevens (bijvoorbeeld de burgerlijke staat) niet (meer) juist mocht zijn, dan dient men dit kenbaar te maken bij *de eigen personeelsafdeling* en dus niet bij het Pensioenfonds.

Het pensioenoverzicht zal niet worden gezonden aan:

- \* aspirantleden, omdat men beneden de leeftijd van 25 jaar nog geen recht op ouderdomspensioen opbouwt;
- \* leden die binnen een periode van 6 maanden met pensioen gaan.

## KNRV



De heer L.P.A. de Winter, die sedert juni 1987 is tewerkgesteld bij de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, zal per 1 januari 1990 de heer J. Drogts opvolgen als Head Fleetsupport (DFM/2).

De heer J. Drogts zal met ingang van dezelfde datum de werkzaamheden van L.P.A. de Winter, als stafmedewerker Technische en Milieuzaken bij de KNRV, overnemen.

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2698	17.10.89	Functieomschrijving SMT-leden (SATCOM)
2699	26.10.89	Verlenging TUNG-charter (SATCOM)
2700	06.11.89	Koersen (SATCOM)
2701	10.11.89	Resultaat 3e kwartaal Shell/Groep (SATCOM)

## VERZOEKE VOOR SCHIEP SINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa  
Caurica  
Erinna  
Etrema

Fossarina  
Fossarus  
Fulgur  
Niso  
Sarda

Sericata  
Shelltrans  
Sidelia  
Solaris

Spectrum  
Sponsalis  
Stellaris  
Stellata  
Zaria

010-4566008

010-4566009

## Nieuwe 'STBV'-stropdassen

In het kader van 'Fleet Image' zijn onlangs drie nieuwe Shell Tankers-stropdassen ontworpen. Het dessin is een diagonale streep, verkrijgbaar in de kleuren donkerblauw/grijs, donkerblauw/wijnrood en donkerblauw/groen. Op de een na onderste streep is een klein Shell-embleem verweven met een tankermotief.

De das, wasbaar en kreukvrij, is voor een ieder verkrijgbaar op kantoor bij Lenny Kosten tegen de (contante) betaling van tien Hollandse gulden. De das wordt U toegestuurd na overschrijving van f 12,50 (incl. porto kosten), of door overmaking van dit bedrag op bankrekening no. 42.17.83.249, onder vermelding van 'STBV'-stropdas. Vergeet U dan niet de gewenste kleur te vermelden.



## 'Gefion Pacific'



Vlak voor de overdracht van de 'Felipes' aan de nieuwe eigenaars, heb ik deze foto nog kunnen maken. Hoewel het schip nog in beheer van Shell was, was de schoorsteen reeds in de nieuwe kleuren geschilderd en ook de nieuwe naam 'Gefion Pacific' en thuishaven waren al aangebracht. Alleen het naambord op het schavotje herinnert nog aan het verleden.

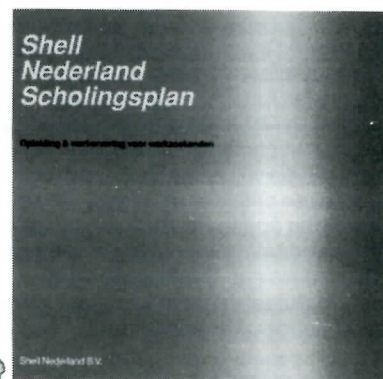
G. Buma  
Gezagvoeder

## Scholingsplan van Shell

Shell Nederland BV zal de activiteiten die onder de naam jeugdplan voor met name schoolverlaters werden opgezet, verder uitbouwen met als naam het *Shell Nederland Scholingsplan*. Dit houdt in dat de werkmaatschappijen van Shell zich met hun opleidings- en werkervaringsplaatsen steeds meer gaan richten op groeperingen die een zwakke positie op de arbeidsmarkt innemen, zoals langdurig werklozen en gehandicapten.

Aan het Shell-plan, dat werd gestart in 1983 als een gevolg van het akkoord met de Stichting van de Arbeid, hebben jaarlijks gemiddeld 500 jongeren deelgenomen, van wie tenminste zeventig procent een baan heeft gevonden.

Met de huidige verbreding blijft het scholingsplan gericht op het leveren van een bijdrage aan de bestrijding van de werkloosheid in ons land. Wel is echter gebleken dat in de afgelopen jaren de positie van de schoolverlaters, mede door initiatieven als deze, aanzienlijk sterker is geworden. Volgens een opgave van het Ministerie van Sociale Zaken hebben negen van de tien jongeren die vorig jaar hun school verlieten nu een baan gevonden. Vandaar dat nu ook andere categorieën gebruik kunnen maken van de beschikbare opleidings- en werkervaringsplaatsen bij Shell-bedrijven in het gehele land.



Bij de introductie van het Shell Scholingsplan heeft Shell een brochure uitgegeven ten behoeve van zowel mogelijke deelnemers als van instanties die zich bezig houden met arbeidsbemiddeling en arbeidsmarktproblematiek.

## IN MEMORIAM

### Kapitein E. G. van Eerde

Op 26 oktober jl. ontvingen wij het droeve bericht van het overlijden van de heer E. G. van Eerde, op 90-jarige leeftijd.

Kapitein van Eerde was een markante persoonlijkheid die een natuurlijk gezag had, dat hij op welhaast vaderlijke wijze ten toon spreidde. Iemand die voor de oorlog met hem gevaren had, beschreef hem zelfs als een tweede vader, vol zorg voor zijn mensen, zonder dat men overigens over hem heen kon lopen.

Zowel voor als tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft Kapitein van Eerde met veel plichtsbef en groot verantwoordelijkheidsgevoel voor de aan hem toevertrouwde bemanningsleden op diverse schepen van de Koninklijke/Shell Groep het gezag gevoerd, hetgeen hem zowel van Nederlandse als Britse zijde veel bewondering en waardering opleverde, gesymboliseerd in het 'Bronzen Kruis' en de 'Order of the British Empire'.

Ook in de jaren na de Tweede Wereldoorlog heeft Kapitein van Eerde in zijn walfunctie bij de afdeling Vlootpersoneel een zeer grote en belangrijke bijdrage geleverd aan het op verantwoorde wijze bemannen van onze vloot. Veel aankomende scheepsofficieren werden namelijk door hem geselecteerd voor een beurs voor de zeevaartscholen en tijdens hun studie door hem begeleid, waarbij hij niet alleen de zeevaartscholen bezocht, maar waar nodig ook de huisadressen. Hij behoorde tevens tot een van de oprichters van de Club van Nederlandse oud-gezagvoerders en oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell.

Door deze enthousiaste inzet en betrokkenheid heeft Kapitein van Eerde er mede voor gezorgd dat de toekomst van Shell Tankers B.V. ook op langere termijn werd zekergesteld, aangezien veel van de door hem geselecteerde officieren in latere jaren - en ook tot op heden - op hoge functies in vloot- en walorganisatie terecht zijn gekomen.

Degenen die Kapitein van Eerde aan boord en aan de wal hebben meegemaakt denken met veel bewondering en waardering aan hem terug.

# zweven boven de aarde

**Bij eerdere gelegenheden heeft de redactie de lezers van Schip & Ka opgeroepen om zelf iets te schrijven voor ons aller blad, dat zoals U weet gemaakt wordt volgens de formule 'voor ons, en door ons' ofwel 'voor U, en door U!' Wij gaven daarbij aan dat wat ons betreft alle onderwerpen mogelijk waren, waaronder bijvoorbeeld Uw persoonlijke hobbies. Welnu, tweede werktuigkundige Hans Nijhuis heeft de uitdaging aanvaard en een artikel geschreven over zijn grote hobby: ZWEEFLIEGEN.**

De bakermat van het hedendaagse zweefvliegen ligt in Duitsland en wel in de omgeving van de 'Wasserkuppe'. Hier vonden reeds in de 19e eeuw de eerste pogingen plaats om met zelfgebouwde toestelletjes te vliegen in de opwaartse luchtstroom, te weeg gebracht door ten opzichte van het aardoppervlak gunstige wind. De omgeving van de Wasserkuppe leende zich qua helling en ligging ten opzichte van de overheersende windrichting uitstekend voor dat doel. Een bekende pionier op dit gebied was *Otto Lilienthal*, die echter bij één van zijn zweefvluchten in 1896 dodelijk verongelukte.

Met name in de jaren tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog, toen Duitsland op grond van het vredesverdrag van Versailles geen luchtmacht mocht hebben, kreeg de zweefvliegsport een enorme impuls. Op die wijze kon Duitsland namelijk toch mensen opleiden tot vlieger, en velen werden later opgenomen in de Luftwaffe. In de Tweede Wereldoorlog werden zowel aan Duitse als aan Geallieerde zijde zweefvliegtuigen ingezet voor het vervoer van luchtlandingstroepen.

Bekende voorbeelden van operaties met zweefvliegtuigen, die in de loop van de oorlog steeds meer mensen en materieel konden vervoeren, zijn de Duitse verrassingsoverval op het Belgische fort *Eben Emael* in mei 1940, de Duitse luchtlandingen op Kreta in 1941 en de geallieerde luchtlandingen in Normandië in juni ('D'-day) en bij Arnhem in september 1944.

## De techniek

In Nederland begon de grote verspreiding van de zweefvliegsport na de Tweede Wereldoorlog. Zweefvliegen vindt plaats op vele lokaties, zowel op burger- als militaire vliegvelden. Het bekendste, geheel voor de zweefvliegsport bestemde zweefvliegveld, is ongetwijfeld *Terlet* bij Arnhem, waar de omgeving zich uitstekend leent voor het zogenaamde thermisch vliegen.

In tegenstelling tot wat velen menen is 'wind' absoluut niet noodzakelijk om te kunnen zweefvliegen. De zweefvlieger maakt namelijk gebruik van opstijgende, dus 'warme' lucht, 'thermiek' genaamd. Deze thermiek ontstaat doordat een luchtkolom boven bijvoorbeeld zand, heide of stad sterker verwarmd wordt door de zonnestraling dan een aangrenzende luchtkolom boven bos, water of grasland. Deze verwarmde luchtkolom kan 'los' raken door trillingen als gevolg van het passeren van bijvoorbeeld een trein of een auto.

Warme lucht is lichter dan koude zodat deze warme lucht gaat stijgen. Op een gegeven moment bereikt deze kolom warme lucht het condensatieniveau waardoor 'cumulusbewolking' ontstaat, ideaal voor zweefvliegen. Ten opzichte van de omringende lucht daalt het zweefvliegtuig, doch doordat de kolom lucht waarin het vliegtuig zich bevindt sneller stijgt ten opzichte van de aarde, dan dat het vliegtuig zakt, wordt verklaard

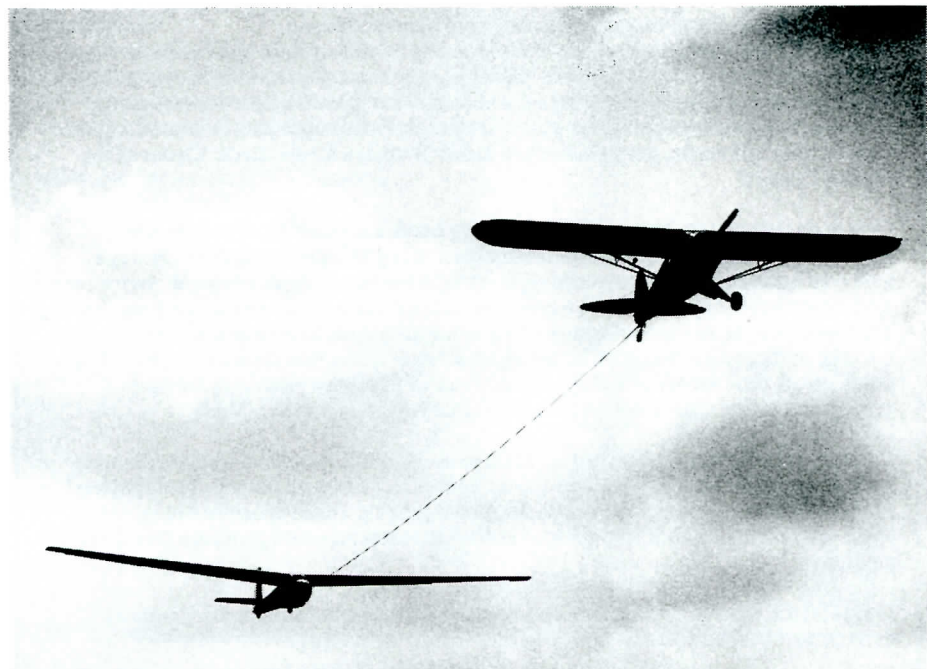
waarom een zweefvliegtuig boven kan blijven. Het vinden van zogenaamde 'thermiek bellen' - daar deze 'de weg' wijzen - is geen probleem, in tegenstelling tot de 'blauwe' thermiek. De lucht is dan namelijk dermate droog dat er geen condensatie ontstaat, waardoor de zweefvlieger echt op zoek moet gaan naar 'onzichtbare' thermiekbellen. Het is dan zaak om te beginnen met zoeken boven zandgronden en dergelijke en 's avonds boven een stad of een dorp. Ook vogels, waaronder buizerds, meeuwen etc., willen nog wel eens de weg wijzen naar een grote thermiekbel.

Zweefvliegtuigen beschikken, net als zeilboten, niet over een motor en zijn dus, als ze eenmaal in de lucht zitten, afhankelijk van de elementen. Maar hoe kom je in de lucht zonder motor? Daar zijn drie oplossingen voor.

Ten eerste het optrekken met behulp van een lier die middels een lange kabel met het zweefvliegtuig is verbonden. De kabel wordt snel ingelieerd, het vliegtuig krijgt snelheid, en door de beweging van de lucht langs de vleugels ontstaat een opwaartse druk 'lift', die het zweefvliegtuig doet opstijgen. Eenmaal in de lucht, op circa 400 meter vlieghoogte, ontkoppelt de zweefvlieger de lierkabel van zijn vliegtuig en vliegt op eigen kracht verder.

Een andere mogelijkheid is het door een motorvliegtuig voortgesleept worden vanaf de grond tot een redelijke vlieghoogte van 400 of 500 meter bereikt is, of tot een thermiek bel bereikt is, waarna de sleepkabel losgekoppeld wordt.

Een derde mogelijkheid, te vergelijken met een buitenboordmotor bij een zeilboot, is de zogenaamde *motor-zweefvlieger*. Dit is een zweefvliegtuig met 'hulpmotor'. Het toestel kan zelf opstijgen met behulp van de motor en een thermische bel aanvliegen, waarna de motor wordt afgezet en verder 'thermisch' gevlogen wordt.



## Voor iedereen?

In principe ja, en men kan er zelfs al op 14-jarige leeftijd mee beginnen en er mee doorgaan zolang men zich lichamelijk en geestelijk fit voelt. Eens per 2 jaar, dan wel indien men ouder is dan 40, een keer per jaar dient men een uitgebreide sportkeuring te ondergaan. Dit op grond van eisen van de *Rijksluchtvaartdienst*, die ook de instantie is die verantwoordelijk is voor het afnemen van examens en voor de uitgifte van vlieg brevetten. Verder ziet de *Rijksluchtvaartdienst*, kortweg 'RLD', toe op de veiligheid en op keuringen van mensen, vliegtuigen, startmiddelen en dergelijke.

Net als in de watersport vindt men in de zweefvliegerij wedstrijdvliegers en recreatievliegers. Wedstrijden worden in diverse klassen gevlogen, waarbij ook recordpogingen worden gedaan. Voorbeelden hiervan zijn het vliegen van bepaalde afstanden in zo kort mogelijk tijd, hetzij in rechte lijn of langs een traject in de vorm van een driehoek, waarbij de afstanden uiteen kunnen lopen van 200 tot zo'n 1200 kilometer.

De echte 'cracks' kunnen daarbij snelheden bereiken van plus minus 140 kilometer per uur. Dergelijke wedstrijden worden met zowel één- als tweezitter toestellen gevlogen.

De recreatievliegers daarentegen genieten van het vliegen op zich, blijven meestal in de omgeving van hun eigen zweefvliegveld en zijn tevreden met het brevet na het behalen van hun zweefvliegbewijs, te vergelijken met een rijbewijs.

Ideaal voor het behalen van een brevet zijn de zweefvliegekampen die door de meeste clubs georganiseerd worden. Deze kampen vinden meestal plaats op 'gastvelden', vaak in Frankrijk en Duitsland waar de omstandigheden in vele gevallen gunstiger zijn, onder andere in verband met de geringere drukte van het vliegverkeer, terwijl ook de weersomstandigheden en de thermiek meestal beter zijn dan in Nederland.

Een voorbeeld van een brevet is het 'C'-brevet waarbij een 'overland'-vlucht van 50 kilometer gemaakt moet worden en een 'hoogte winst' van 1.000 meter gehaald moet worden plus een duurvucht van vijf uur, voor elke vlieger altijd een spannende gebeurtenis!

Het zweefvliegen vindt plaats onder de zogenaamde 'Visual Flight Rules', dat wil zeggen dat letterlijk 'op zicht' en dus niet 'blind' of alleen op instrumenten gevlogen wordt. Dit houdt onder andere in dat 's nachts of bij slechte weersomstandigheden met verminderd zicht niet gevlogen wordt. De zweefvliegtuigen zijn op grond van verplichtingen van de *Rijksluchtvaartdienst* uitgerust met de volgende instrumenten: hoogtemeter, snelheidsmeter, variometer, slipmeter en kompas. Wedstrijdvliegers beschikken vaak over nog uitgebreidere apparatuur zoals een radio en zuurstofapparatuur voor

grote hoogten. Voor kunstvluchten geldt dat een parachute meegenomen moet worden.

### Eigen ervaringen

In 1988 ben ik meegeweest met het zomerkamp van de Twentse Zweefvlieger Club in Frankrijk, en wel in *Brienne Le Chateau*, op een voormalig militair vliegveld van de Amerikaanse luchtmacht, die daar op aandringen van wijlen President de Gaulle moest vertrekken. Ik wilde daar proberen een 5-uur duuraantekening te behalen voor het 'C'-brevet, door namelijk minstens 5 uur in de lucht te blijven, en na het loskoppelen van het zweefvliegtuig een hoogte winst van 1.000 meter te realiseren.

Gezien de aard van mijn werkzaamheden als werktuigkundige bij Shell Tankers met wisselende vaar- en verlofperiodes, kreeg ik een soort 'voorkeursbehandeling'. Dat wil zeggen, ik werd boven op de lijst van gegadigden voor deze duurvucht geplaatst. En dan maar hopen dat het een goede 'thermische' dag zou worden! Bij voorkeur met weinig wind, geen 'blauwe' thermiek, maar met mooie 'cummultjes' (cumulusbewolking) en het liefst 'wolkenstraten' zodat je grote stukken rechtuit kunt vliegen zonder dat je steeds van bel naar bel in cirkels moet rondvliegen om hoogte te houden.

Op de bewuste dag zag één en ander er veelbelovend uit. 's Morgens een strak blauwe hemel, hoewel de wind wat aan de harde kant was. Om negen uur vormden zich, zij het wat onwillig, de eerste 'cummultjes'. Het werd zaak de vlucht te gaan voor bereiden en de 'kist', in dit geval een zweefvliegtuig type KA-6, kenteken PH-326, te inspecteren. In verband met de speciale aard van de vlucht, hoorde daar onder andere ook bij het nakijken van de barograaf, het inbrengen van speciaal registratiepapier en het opwinden van het mechanisme ervan. Verder, in verband met de mogelijke lengte van de vlucht, zorgen voor eten en drinken, vooral het laatste in verband met uitdrogen, en een zonnepetje 'stand by'.



Tegen tienën ontstaan reeds overal cumuluswolken, hoewel de overige toestellen van de club nog allemaal 'onderuit' gaan. Het is dus nog niet ideaal genoeg om al te vertrekken. Een half uur later blijven de eerste kisten al langer boven, zij het dat deze gevlogen worden door meer ervaren vliegers. Het is toch minder ideaal dan het er op het eerste gezicht uitzag. Om twaalf uur toch de beslissing genomen om te gaan! Want het is nu of nooit en als je succes wilt behalen, dan heb je geen keus. Om half één nog een laatste inspectie: 'heb ik alles?' Barograaf: 'ok? Ik bekijk hem toch nog maar eens extra goed. Dat apparaat vormt namelijk straks het enige bewijs van een geslaagde poging. Het zal niet de eerste keer zijn dat dat ding het tijdens een vlucht laat afweten. Dan is het tijd om in de cockpit te gaan zitten. Barograaf aan. Riemen vast. Eten en drinken op een gemakkelijk bereikbare plaats zetten. En dan is het wachten op de sleepvlieger die me omhoog zal slepen. Als die eindelijk terug is van zijn zoveelste 'missie' en in positie staat voor de 'KA-6' wordt de 60 meter lange sleepkabel door een helper vastgemaakt. Kap dicht. Cockpit check. Alles ok. Teken aan de 'tiploper', dat wil zeggen de helper die de vleugeltip omhoog houdt, want omdat zweefvliegtuigen maar één landingswiel in het midden hebben, ligt het vliegtuig in ruststand altijd met één vleugeltip op de grond, en we kunnen weg.

### Kabel strak: go!

Het sleepvliegtuig, een 'Piper Super Cub', trekt iets op tot de kabel strak staat, een moment waarop bij iedere vlieger de bloeddruk met enkele punten stijgt. Daarna geeft de 'Piper' vol vermogen en we gaan! De start verloopt verre van vlekkeloos. Een stevige 'crosswind' (dwars inkomende wind) en een plotseling van de grond loskomende thermiekbel brengen mijn toestel te veel zijwaarts en te hoog achter de Piper, een gevaarlijke situatie. Gelukkig kan nog tijdig gecorrigeerd worden om weer op de goede hoogte achter de 'Piper' te komen, zodat voorkomen wordt dat hij mij voortijdig losgooit. Na een aantal seconden zijn we beiden 'los' van de grond.



Nu op zoek naar de thermiekbel. De cumulusbewolking begint tot mijn grote ergenis op te lossen. Al met al geen bemoedigend begin. De 'Piper' is echter zo vriendelijk mij naar een goede 'bel' te brengen en me daar af te zetten. De bel doet echter weinig: dan maar verder zoeken. De cumuluswolken die er zijn 'doen' echter ook weinig. Uiteindelijk vinden we toch een redelijke bel. De Piper-piloot geeft het teken voor het losgooien van de sleepkabel door met zijn vleugels heen en weer te waggelen.

Ik ontkoppel de haak van de sleepkabel en draai weg in een licht stijgende bocht om de sleepvlieger duidelijk te laten zien dat hij los is en om te voorkomen dat de sleepkabel die achter de Piper aansleept op het zweefvliegtuig valt, hetgeen natuurlijk erg gevaarlijk is als de kabel in de richting- of hoogte-roeren vast zou komen te zitten.

De Piper vliegt terug om de sleepkabel te 'droppen' en na geland te zijn weer een andere 'sleep' op te pikken.

Ik probeer te centreren in de thermiekbel, wat moeilijk gaat daar deze nogal verwaait, doch ik stijg 700 meter, zak daarna 1 à 2 meter per seconde en vind pas op 350 meter weer een 'belletje'. Omdat ik zo laag zit en benedenwinds van het vliegveld, is terugvliegen zeer moeilijk. Dus de beslissing is snel genomen: doorgaan. Er zullen ergens toch meer en sterkere bellen moeten zitten. Met veel 'kunst en vliegwerk', en veel zweetdruppeltjes teruggeklimmen naar 700 meter. Ik krijg weer wat moed en het lukt me van cumulus naar cumulus te vliegen hoewel het nogal 'bumpy' is en de thermiek bellen steeds verwaaien.

De eerste twee uur verlopen vlot. Regelmatig luister ik of de barograaf nog tikt en dus loopt. Indien de barograaf ermee ophoudt is elke verdere

recordpoging zinloos omdat aan het eind van de vlucht de beschreven rol bij een sportcommissaris moet worden ingeleverd als bewijs van hoogte en vluchtduur.

Na zo'n drie uur wordt het toch een moeilijke zit en dreigt de concentratie te verslappen. De wolken lossen langzaam op (blauwe thermiek), dus ik moet hard werken om zelf de thermiekbellen te vinden. Het is inmiddels vier uur in de middag, de thermiek wordt zwakker en ik zak weer tot 400 meter: zou het dan toch nog mislukken terwijl ik nog zo'n twee uur heb te gaan? Ik besluit het risico te nemen om verder weg te vliegen in de richting van een dorp omdat daarboven ook later op de dag meestal wat meer thermiek zit. Het geluk is met me. Ik heb boven het dorpje nog maar 370 meter over, maar na een half uur zit ik toch weer op 700 meter.

### Grote schrik!

Plotseling zie ik met enorme snelheid twee witte stippen naderen. Ze zitten duidelijk lager dan ik, op zo'n 100 meter. Direct gevaar lijkt er niet te zijn. Ze koersen recht op het vliegveld af waar het zweefvliegbedrijf nog steeds volop in gang is met lieren en slepen van zweefvliegtuigen. Ik houd de twee stippen - het blijken 'Fougca Magister straalvliegtuigen van de Franse luchtmacht' te zijn - toch nauwlettend in het oog, en waar ik zo'n bang voor gevoel van heb, gebeurt inderdaad. Ik zie ons sleepvliegtuig, de 'Piper Super Cub', die net op 'downwind' zit voor de landing, plotseling met een scherpe bocht naar links wegdraaien om de twee Fougca Magisters, die door het circuit vlogen, te ontwijken. De schrik zit er goed in. Ook de hevig geschrokken sleepvlieger vertelde me later in een flits twee zeer verbaasd kijkende jetpiloten van de Fougca Magisters gezien te hebben. Over veiligheid en coördinatie gesproken! De Piper Super Cub mag overigens nog van geluk spreken niet in hun 'slip-stream' terecht te zijn

gekomen, wat vooral op lage hoogte funest kan zijn. Een klein vliegtuig kan namelijk nog zo'n dertig minuten nadat een groot straalvliegtuig voor hem uitgevlogen is, in ogenschijnlijk rustige lucht, in de problemen komen door de onzichtbare turbulentie!

### Het einde komt in zicht!

Na vier uur beginnen zich weer wat cumuluswolken te vormen. Langzamerhand krijg ik het gevoel dat het gaat lukken. Het lijkt dan opeens wel of het overall thermisch is. Ook vormt zich een wolkenstraat zodat ik met het toestel goed relaxed rechtuit kan vliegen en niet constant in een bel hoeft te draaien. Collega zweefvliegers vliegen langs, duim omhoog, het gaat goed!

Het is inmiddels zes uur 's avonds. Het zit erop. Ik meld met enige voldoening via de radio dat het erop zit, maar krijg onmiddellijk de waarschuwing nog niet naar beneden te komen. Ik was namelijk bijna de sleeptijd (13 minuten) vergeten die van de vliegtijd wordt afgetrokken! Ik herinner me de vlieger die in opperste gelukzaligheid landde en toen te horen kreeg dat de netto vliegtijd 4 uur en 58 minuten was. Zonde natuurlijk! (Een grote reiswaker was de uiteindelijke beloning).

Om half zeven 's avonds dan eindelijk naar beneden. Kleppen uit en terug naar het veld. Ik hoop dat de landing perfect gaat in verband met de 'belangstelling' beneden. De landing gaat gelukkig volmaakt. De hele ploeg, met de dames voorop, staat al gereed met het veldboekje. Stijf en met wat je alleen kunt omschrijven als een 'houten achterste' word ik uit de kist gehesen. Moe, maar voldaan. **Het is gelukt!**

**Hans Nijhuis**  
2e Werktuigkundige

# geen visserslatijn

Op de 4-8 wacht van dinsdag 24 oktober 1989, op de reis van Buenos Aires naar Wellington, in een positie ongeveer 500 mijl ten Oosten van Nieuw-Zeeland, werd bij het krieken van de dag ter hoogte van het 'helicopterdek' iets vreemds waargenomen. Aangezien het bijzonder slecht weer was, wind West 9 en een Westelijk deining van een meter of 10 hoog, werd besloten, alvorens tot een nader onderzoek over te gaan, te wachten tot een weersverbetering en/of zonsopkomst.

Om een uur of half zeven werd duidelijk dat het om een vis van een onbekend soort, maar van forse afmeting ging. Na bijna een maand onafgebroken op zee met niets dan water was dit uiteraard een welkome afwisseling in de dagelijkse sleur en besloten werd een 'vangstpoging' te ondernemen welke met succes werd afgesloten. De vis, waarvan soort en herkomst nog steeds onbekend zijn, woog circa 50 kilo en de lengte van kop tot (dubbele) staart was een meter. De afstand van de top van de rugvin tot de top van de buikvin bedroeg 1,40 meter, een flinke 'jongen' dus. Waarschijnlijk was hij of zij gedurende de nachtelijke uren met een overkomende golf aan dek gespoeld.

Aangezien de vis, na gefotografeerd te zijn, nog tekenen van leven vertoonde en wij na ampel overleg van consumptie hebben afgezien (mede gezien eerdere publicaties over vergiftigingen en dergelijke) werd besloten het dier zijn vrijheid te hergeven.

**Arie Both, Gezagvoerder m.s. 'Fulgur'**

## Brochure 'Energie in kort bestek' verschenen

Elk jaar geeft Shell Nederland een brochure uit die kort maar krachtig de belangrijkste statistische gegevens op energiegebied weergeeft. De onlangs verschenen editie behandelt het jaar 1988, met de nadruk op de fossiele brandstoffen: olie, steenkool en gas. Deze energiedragers nemen meer dan 80 procent van de vraag naar energie in de niet-communistische landen voor hun rekening.

Olie bleef in 1988 de belangrijkste energiebron. De olieproductie steeg wereldwijd met 3%, vooral omdat de OPEC-landen meer olie oppompten. Met name in het eerste halfjaar van 1988 was de productie groter dan de vraag, zodat de olieprijzen zwaar onder druk kwamen. Na de beëindiging van de vijandelijkheden

Op bijgaande foto's kunt U zich wellicht een idee vormen van de werkelijke afmetingen van het 'beestje'. De bemanningsleden op een van de foto's zijn, links **grade 2 Burhan** en rechts, **3e wtk. Baroto**, welke laatste een belangrijk aandeel had in de 'vangst'.



## SEEKOR IKAN DIBERI NAMA???

Saat jaga 04-08 hari Selasa tgl. 24 October 1989 dalam pelayaran kami dari Buenos Aires (Argentina) ke Wellington (New Zealand), pada posisi kira-kira 500 mil sebelah Timur New Zealand, saat fajar pagi hari terlihat sesuatu yang tidak biasanya ada didekat tempat landing Helicopter.

Karena cuaca buruk, angin dari Barat kecepatan 9 pada skala Bf, ting gi ombak 10 meter dan gelombang juga dari Barat 10 meter, diputuskan menunggu sampai cuaca memungkinkan untuk melakukan penyelidikan.

Kira-kira pukul 6.30 cuaca sudah terang ternyata seekor ikan besar yang mana jenisnya tak seorangpun dikapal yang tahu.

Setelah sebulan berlayar melakukan pekerjaan rutin hal seperti ini membuat suasana jadi lain maka diambillah kesimpulan untuk menangkap kap ikan tersebut. Usaha berhasil baik dan dibawa kebelakang.

Berat keseluruhan kira-kira 50 kg, panjang 1,0 meter, jarak dari si ripkesirip lainnya adalah 1,4 meter, menurut pikiran kami sesuatu yang patut diceritakan kerumah.

Kami curiga mungkin pada waktu malam hari ikan tersebut baru saja terbawa oleh ombak besar yang menyapu keatas Deck.

Ikan tersebut masih melihatkan tanda-tanda hidup, setelah dibuat foto-foto kami putuskan untuk melepaskannya kembali kelaut bebas.

Perwira dan ABK yang berfoto bersama ikan besar ini: sebelah kiri adalah pendatang baru Grade II Seaman Burhan san sebelah kanan Masinis III Djarot Baroto.

tussen Iran en Irak, in juli, kwam er geleidelijk meer rust op de markt. Toen bovendien de OPEC in november een lager productiequotum overeenkwam, stegen de prijzen in de laatste weken van 1988 nog aanzienlijk. In de raffinagesector bleef de vraag naar hoogwaardige, 'lichtere' olieproducten zoals benzine en gasolie onverminderd hoog. Dit zorgde er voor dat de investeringen in zogenaamde conversiecapaciteit op een hoog peil bleven.

De aardgasproductie steeg wereldwijd met 4 procent, ondanks de zachte winter in een aantal belangrijke verbruikerslanden. Opmerkelijk is dat de Sovjetunie zijn rol als grootste producent en verbruiker steeds verder uitbouwt. Ook in de Verenigde Staten nemen productie en verbruik, na enkele jaren van stagnatie, weer toe. China heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot 's werelds grootste

steenkoolnatie, zowel wat de productie als wat het verbruik betreft. Toch waren er in 1988 in dat land in sommige gebieden ernstige steenkooltekorten, met name door gebrek aan transportmiddelen. Wereldwijd steeg het steenkoolverbruik nauwelijks, als gevolg van de zachte winter in bepaalde gebieden.

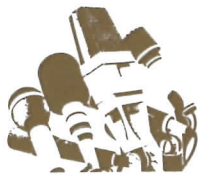
De brochure 'Energie in kort bestek' sluit af met een blik in de toekomst. Het blijkt dat de bewezen olie- en gasreserves het laatste decennium constant zijn gestegen, vooral in de OPEC-landen. Daarom valt te verwachten dat het marktaandeel en de invloed van dit kartel weer zullen toenemen.

*'Energie in kort bestek' kunt U schriftelijk aanvragen bij Shell Nederland B.V., afdeling PAA/1, ter attentie van mw. Trees Funnekotter, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.*

# Nieuwe gezichten bij STBV



**A.J. Geerts**  
02.10.89 in dienst  
m.s. 'Solaris'



## **Arend Jan Geerts** 24 jaar ex-Terschelling

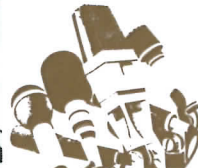
'Ik heb nogal wat hobby's, zeevissen, tennissen, wielrennen, schaken en schaatsen. Door mijn studie heb ik daar steeds minder aan kunnen doen. Ook vliegtuigmodelbouw is één van m'n liefhebberijen. Alhoewel ik al in juni ben afgestudeerd, ben ik nu pas in dienst getreden, omdat ik tijdens de zomermaanden als vakantiewerk beheerder was van het postkantoor in Midsland. Dat was een hele leuke ervaring. Ik ben een groot voorstander van geïntegreerd varen'.

## **Michiel Oosterkamp** 20 jaar (jongst geslaagd) ex-Vlissingen

'Na HAVO-wiskunde te hebben gedaan in Hulst, ben ik naar Vlissingen gegaan met als hoofdrichting techniek. Alhoewel ik een lichte voorkeur voor techniek heb, waren mijn beste cijfers in de nautische vakken. Eén van mijn liefhebberijen is zeilen, bij voorkeur in Friesland en op IJsselmeer en Waddenzee (samen met een klasgenoot). Ik help ook mee met scouting-activiteiten, waarvoor ik onlangs een week in Duitsland doorbracht'.



**M.J. Oosterkamp**  
27.07.89 in dienst  
m.s. 'Sericata'



**H.A.J. Stoop**  
16.10.89  
m.s. 'Cardissa'



## **Eric Stoop** 22 jaar ex-Vlissingen Afstudeeropdracht: gevaren van tankwassen

'Vorig jaar heb ik mijn nautisch examen in Vlissingen gehaald. In februari heb ik mijn theoretisch 'A' gehaald en heb aangemonsterd op de 'Felania'. Het varen (op de 'Fossarina' en 'Felania') is me erg goed bevallen. Via kennissen van ouders en vrienden ben ik op het idee gekomen naar de zeevaartschool te gaan. Heb voor m'n studie karate gedaan (blauwe band). Andere liefhebberijen zijn lezen (science fiction), hardlopen en vissen'.

## Shell brochure 'De produktie van olie en gas' verschenen

Regelmatig verschijnen er in de *Shell Brochure Serie* uitgaven over de kernactiviteiten van de olie-industrie. Zo was begin 1988 de brochure 'Op zoek naar olie en gas' een bestseller. Hierin werd aandacht besteed aan exploratie en wat daarmee samenhangt. Recent is er een brochure uitgebracht die hierop een vervolg vormt, met als toepasselijke titel 'De produktie van olie en gas'.

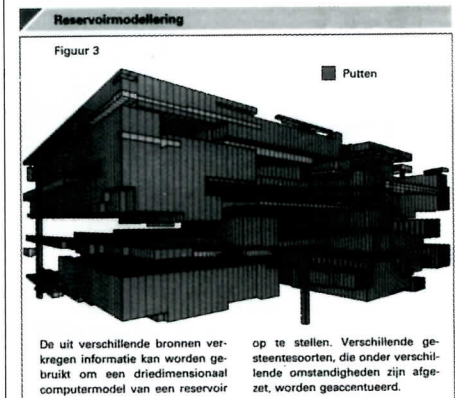
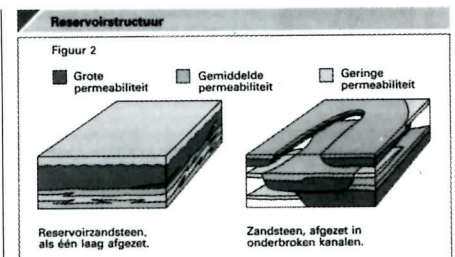
Allereerst worden de problemen geschetst die door de olieprijsval in 1986 ontstonden. Met veel creativiteit zijn de olie-industrie en de betrokken leveranciers erin geslaagd de kosten zodanig te drukken, dat er toch winstgevend geproduceerd kan worden uit nieuwe en bestaande velden, terwijl gelijktijdig de aandacht voor milieu, veiligheid en gezondheid niet verslaptte, integendeel zelfs.

Na het ontdekken van een olie- of gasveld moet eerst bekeken worden of er sprake is van een rendabel te ontginnen hoeveelheid. Daartoe verwerken krachtige computers in betrekkelijk korte tijd enorm veel gegevens in reservoirmodellen en -simulaties. Aan de hand van die modellen wordt het optimale aantal produktieputten en hun plaats aangegeven. Moderne boortech-nieken zorgen ervoor dat de ontwikkelingskosten van een veld lager kunnen worden. Drie van die technieken zijn: het boren van gaten met een kleinere diameter, meten tijdens het boren en horizontaal boren. Met name offshorevelden vergen enorme kapitaalinvesteringen voordat er ook maar één druppel olie gewonnen is. De

kostenbesparingen zijn hier gevonden in sterkere drijvende kranen voor het plaatsen van de platforms, het gebruik van onbemande satellietplatforms, eenvoudigere ontwerpen en het afzien van vaste boorinstallaties op produktieplatforms.

Bij de winning zelf wordt in de eerste instantie gebruik gemaakt van de natuurlijke energie van een veld, in de vorm van druk. Naarmate er meer olie en/of gas is geproduceerd, is deze druk vaak onvoldoende om de rest van de koolwaterstoffen naar boven te krijgen. Allerlei technieken helpen dan om de produktie toch op peil te houden en de winbare reserves te vergroten. De economische analyse maakt duidelijk welke (financiële) risico's verbonden zijn aan het in produktie nemen van een veld en welke opbrengsten daar tegenover staan. Het probleem is dat er met betrekking tot de levensduur van een veld (ongeveer 20 jaar) veel onzekere factoren een rol spelen, die de beslissing over het doorgaan van het project niet eenvoudig maken.

Bij elke fase van een project speelt de zorg voor veiligheid en milieu een zeer grote rol. Onderzoek heeft uitgewezen dat voor een bepaald ongeluk meestal meerdere 'grondoorzaken' zijn, vaak wel 30 of meer. Om nog veiliger te kunnen werken is het noodzakelijk elk voorval te rapporteren en bespreken, zodat ze in de toekomst vermeden kunnen worden. Shell heeft in 1984 een programma ingevoerd met een aantal punten die een beter veiligheidsbeleid mogelijk maken. Het milieubewustzijn in de olie-industrie



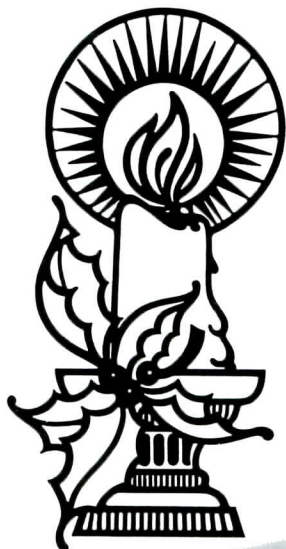
is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Mede hierdoor zijn bestaande milieuproblemen aangepakt en worden bij nieuwe projecten vanaf het begin dusdanige maatregelen genomen dat de effecten voor het milieu zo gering mogelijk zijn. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het 'Rabi-Koungaveld' van Shell Gabon.

De brochure 'De produktie van olie en gas' kunt U schriftelijk aanvragen bij Shell Nederland B.V., afdeling PAA/1, ter attentie van mw. T. Funnekotter, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.



# KERSTPUZZEL 1989

Het is weer bijna zover ..... Kerstmis 1989. De tijd van sfeerverlichting, versierselen en kerstbomen in het 'donkere' jaargetijde is weer aangebroken en om een goede traditie trouw te blijven treft U hierbij weer onze Kerst-Puzzel aan. Krijgen de puzzelkriebels U al te pakken? Aarzel dan niet en zet U vol goede moed aan de puzzel, die zoals gewoonlijk weer 'voor elk wat wils' is. Wie weet, valt U dit jaar in de prijzen, want voor de goede oplossingen worden drie geldprijzen beschikbaar gesteld. Een eerste prijs van honderd gulden, een tweede prijs van vijftig gulden en een derde prijs van vijftwintig gulden. De trekking van de prijzen zal plaatsvinden op 9 maart 1990, in aanwezigheid van een OR-lid.



## Wie kunnen er meedoen?

Deelname staat open voor iedereen die werkzaam is bij Shell Tankers B.V. Ook voor de echtgenotes van onze werknemers. Verder allen die onze Maatschappij met pensioen hebben verlaten, Shell Tankers-stagiaires en radio-officieren die werkzaam zijn op onze schepen. Uitgesloten van deelname zijn de redactieleden van Schip & Ka. Per persoon kan slechts één oplossing worden opgestuurd.

## Vóór 9 maart 1990

Stuur Uw oplossing aan de Redactiecommissie van Schip & Ka, met in de linkerbovenhoek van de enveloppe de vermelding 'Kerstpuzzel'. Uw enveloppe komt dan ongeopend bij de redactie binnen. We wachten de ochtendpost van 9 maart a.s. nog even af en dan volgt de trekking. Publicatie van de oplossing en de bekendmaking van de namen van de winnaars en winnaressen volgt in het aprilnummer van Schip & Ka. De prijswinnaars zelf krijgen zo spoedig mogelijk persoonlijk bericht.

Welke twee sleutelwoorden vormen de letters uit de vakjes

261 - 168 - 65 - 113 - 163 - 252 - 218 - 39 - 126 - 1 - 85 - 69 - 144

en

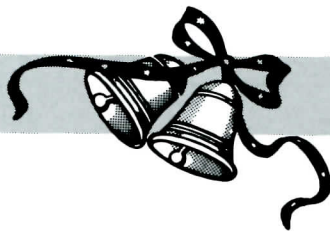
13 - 74 - 228 - 181 - 156 - 157 - 24 - 166 - 229 - 153 - 254 - 12 - 79?



# KERSTPUZZEL



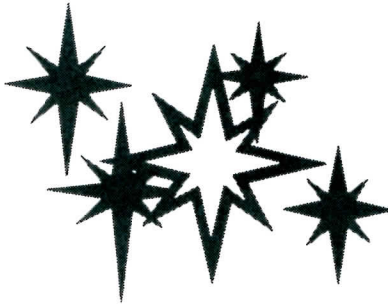
1		2	3	4	5	6		7	8	9	10	11		12		13	14	15	16	17	18		19	20	21	22	23		24	
		25						26						27		28		29						30						
31	32		33					34		35				36			37		38				39		40				41	
42		43		44		45		46				47				48		49		50		51						52		
53			54		55							56				57		58		59								60		
61			62		63					64					65			66		67				68						
69			70		71		72		73					74		75			76				77				78			
79			80			81		82						83		84		85					86			87		88		
		89					90		91				92			93		94				95					96			
		97				98		99				100				101		102		103					104			105		
106				107		108					109				110			111		112				113		114			115	
116				117		118		119		120					121		122			123				124		125		126		
127			128				129		130					131		132		133					134			135		136		
		137						138		139				140			141		142			143					144			
	145						146		147		148	149				150	151			152						153		154		
155						156									157											158				
	159					160		161				162			163		164			165				166		167				
168		169		170		171				172			173	174	175			176	177		178		179		180				181	
182	183		184					185				186		187			188		189		190							191		
192		193		194				195					196			197			198		199							200		
201			202				203					204			205		206				207		208				209			
	210			211		212					213		214			215			216				217		218					
219		220			221				222		223		224				225				226		227					228		
229	230		231					232				233		234			235			236		237						238		
239		240		241			242					243			244				245		246					247				
248			249			250					251				252				253		254			255	256					
257					258				259		260				261		262			263			264		265					
266				267					268		269		270		271				272				273		274					
275			276						277		278		279					280					281		282			283		
		284					285		286				287		288			289				290		291				292		
293																	294													



# OR-ENQUÊTE

## Horizontaal:

1 soort hond; 13 vis; 25 stad in Rusland; 26 boom; 27 Bulgaarse munt; 29 vreemde taal; 30 stok waarop de kippen slapen; 31 ondernemingsvorm (afk.); 33 bovenbouw van een wagen; 35 vreemde titel; 36 kruisbloemige plant; 38 bron; 40 hoofddeksel; 41 met name (afk.); 42 zoogdier; 44 kleurlinge; 47 gewassen kunnende worden; 49 Indonesisch eiland; 52 sporeplant; 53 stam, familiegroep; 55 schermbloemige plant; 56 open plaats in het ijs; 57 bijbelse naam; 59 wapen met kling; 60 bedehuis; 61 pauselijke driekroon; 63 slaappleats; 64 telwoord; 65 provincie van de Unie van Zuid-Afrika; 67 drank (Engels); 68 deel van een bloem; 69 Europeaan; 70 koninklijk besluit (afk.); 72 land in Azië; 75 lekkernij; 77 0,1 liter (afk.); 78 bijbelse naam; 79 boom; 80 naar beneden; 82 stad in Zwitserland; 83 mannelijk dier; 85 tamelijk; 86 hooistapel; 88 langspeelplaat (afk. Engels); 89 laadbord; 91 aanmatigende houding; 92 nonsens; 94 kloosterlinge; 95 Japans kledingstuk; 97 deel van Indonesië; 98 lijfwacht; 100 waardepapier; 102 Europeaan; 104 beroep; 106 Peruaans schaap; 108 energie; 109 rijstbrandewijn; 110 knevel; 112 raamscherm; 114 oude vochtmaat; 116 knaagdier; 117 strikje; 119 volgzzaam; 122 puntige ijzeren bout; 124 vaartuig; 126 alvorens; 127 titel (afk.); 128 gewricht; 130 stamloze moeraspalm; 131 gesteente; 133 gewonden bundel; 134 pracht, pronk; 136 bolgewas; 137 waterdier; 139; lidwoord; 140 stevig; 142 tijdelijk (afk.); 143 snijwerktuig met zaagsnede; 145 afvloei pijpje van een goot; 146 insekt; 148 zandheuvel; 150 familielid; 152 stoot; 153 griezelig; 155 kleurlinge; 156 beroep; 157 kleine jongen; 158 kleur; 159 gril, kuur; 161 schuw dier; 162 lang, dun en smal stuk hout; 164 vlaktemaat; 165 land in Europa (afk.); 167 gymnastiektoestel; 169



172 uitroep; 173 stof; 176 sint (afk.); 178 overvloedig; 182 voltooid; 184 niet fraai; 185 flink; 187 al te goed persoon; 188 deel van een boom; 190 Zuid Europese boom; 191 persoonlijk voornaamwoord; 192 zeehond; 194 boom; 195 keurig; 197 deel van een schip; 199 buitenkansje; 200 snijwerktuig; 201 doorweekt (van grond); 203 bundel; 204 vulkaan op Sicilië; 206 drank; 207 vogelsnavel; 209 veelkleurig; 210 gepantserde gevechtswagen; 212 zekere afmeting; 214 hakwerktuig; 216 bloem; 218 einde; 220 onaanzienlijk; 222 boom; 224 blaasachtige opzwellende opperhuid; 225 dessertspijs; 226 soort hond; 229 persoonlijk voornaamwoord; 231 zonder verhoging; 232 zwaarlijvig; 234 zangstem; 235 land in Azië; 237 muziekstuk; 238 titel (afk.); 239 R.-K. godsdienst oefening; 241 ingezonden mededeling (afk.); 242 goedgunstig; 244 zaadkorrel van zekere vrucht; 246 boksterm (afk.); 247 rolrond dameshalsbont; 248 zeer godsdienstig; 250 weefsel van een spin; 251 karig, matig; 252 stof; 253 telwoord; 255 onsierlijk van vorm; 257 op het genoemde; 258 orgaan; 260 klein vertrek; 262 snelle loop; 263 afgemeten van beweging; 265 ruimte in de mond; 266 toneeldans in vroegere jaren; 267 soort duif; 269 strook in de grond die tinerts bevat; 272 grote braadpan; 274 stad in Brazilië (verkort); 275 hoewel; 276 vod; 277 projectieplaatje; 279 voormuur; 280 halsboord van een trui; 281 wijfjesschaap; 283 niet parkeren (afk.); 284 afschrift; 286 nabootsing van bijvoorbeeld een mens; 288 kinbaardje; 289 sproeitrichter van een gieter; 291 door erfenis verkrijgen; 293 ruimte voor het plaatsen van auto's; 294 beroep

vervolg op pag. 12

Tijdens de jaarbijeenkomst heeft de raad, zoals gebruikelijk, een beleidsplan opgesteld. Eén van de punten daarop is 'OR en achterban'. Om hier een invulling aan te geven was tevens als aandachtspunt geopperd de mogelijkheid tot het houden van een enquête. Daarom vindt U in plaats van de rubriek 'aan de ORde', ditmaal een vragenlijst. Het doel van de enquête is tweeledig:

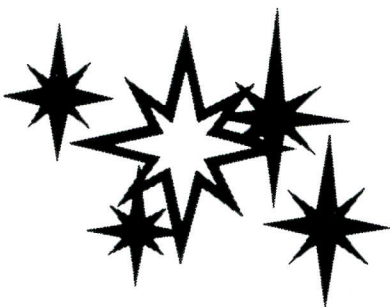
- ◆ een beeld krijgen van de wijze waarop onze nu in dienst zijnde medewerkers de Ondernemingsraad ervaren;
- ◆ in kaart brengen of er mogelijkheden zijn de band tussen Raad en kiezers te verstevigen.

De enquête bestaat uit twee, door meerkeuze vragen gevormde rubrieken, namelijk 'KWALITEIT' en 'IMAGO'. De rapportage over de bevindingen zal plaatsvinden in de Schip & Ka van maart 1990, terwijl behandeling van de enquête plaats zal hebben in de OR/OV-sessie van maart/april 1990.

WIJ HOPEN OP UW MEDEWERKING!

## KWALITEIT

1. Vindt U dat de Raad over het algemeen voldoende op actuele onderwerpen inspeelt?
  - ja
  - nee
  - geen mening
2. Meent U dat de OR de gekozen agendapunten voldoende uitdiept?
  - ja
  - nee
  - geen mening
3. Denkt U dat de Raad de haar geboden mogelijkheden (hetzij wettelijk, hetzij door het eigen bedrijf) voldoende benut?
  - ja
  - nee
  - geen mening
4. Ziet U de OR van dit moment als een kwalitatieve aanvulling op andere overlegstructuren (zoals bijvoorbeeld STBV-FWZ)?
  - ja
  - nee
  - geen mening
5. Acht U de inbreng van de OR in zaken als beoordelings- en promotiesystemen van kwalitatief belang voor het eindresultaat?
  - ja
  - nee
  - geen mening
6. Beoordeelt U de kwaliteit van het huidige OR-werk in het algemeen als voldoende?
  - ja
  - nee
  - geen mening



7. Vindt U dat de Raad zich voldoende onafhankelijk opstelt binnen STBV?

- ja  
 nee  
 geen mening

8. Voelt U zich vertegenwoordigd door de OR?

- ja  
 nee  
 geen mening

9. Beoordeelt U de verslaggeving van de OR als voldoende aktueel?

- ja  
 nee  
 geen mening

10. Verschaft het OR-verslag in dit blad U een duidelijke indruk van de gehouden vergaderingen?

- ja  
 nee  
 geen mening

11. Bent U naar Uw gevoel voldoende op de hoogte van de werkwijze van OR en commissies?

- ja  
 nee  
 geen mening

12. Bent U op de hoogte van met de inhoud van het OR-beleidsplan?

- ja  
 nee  
 geen mening

13. Is de OR voor U als medewerker voldoende bereikbaar?

- ja  
 nee  
 geen mening

14. Komt de OR wel eens ter sprake in Uw werksituatie?

- ja  
 nee  
 geen mening

15. Meent U dat OR-leden in het algemeen voldoende uitdrukking geven aan hun werk binnen de Raad?

- ja  
 nee  
 geen mening

16. Bent U in principe geïnteresseerd in het bijwonen van OR- en/of Overlegvergaderingen?

- ja  
 nee  
 geen mening

Mocht U één of meerdere antwoorden willen toelichten, of anderszins commentaar hebben op de verrichtingen van de OR bij ons bedrijf, dan kunt U ook een los vel bijvoegen.

Wij verzoeken U zo mogelijk deze enquête, in open envelop (geen postzegel), voor 20 januari 1990 in te zenden aan:

OR-secretariaat  
 Shell Tankers B.V.  
 Antwoordnummer 60101  
 3060 VB Rotterdam

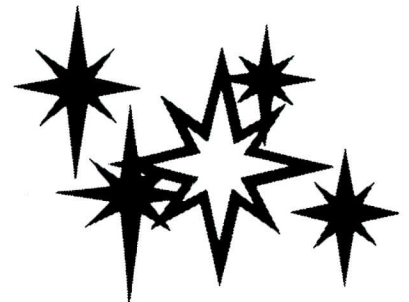
Uiteraard behoeft U Uw naam niet te vermelden.

Bij voorbaat dank voor Uw medewerking!

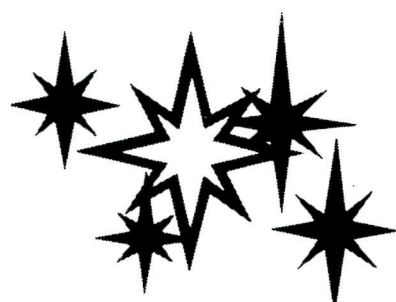
# VERVOLG KERSTPUZZEL

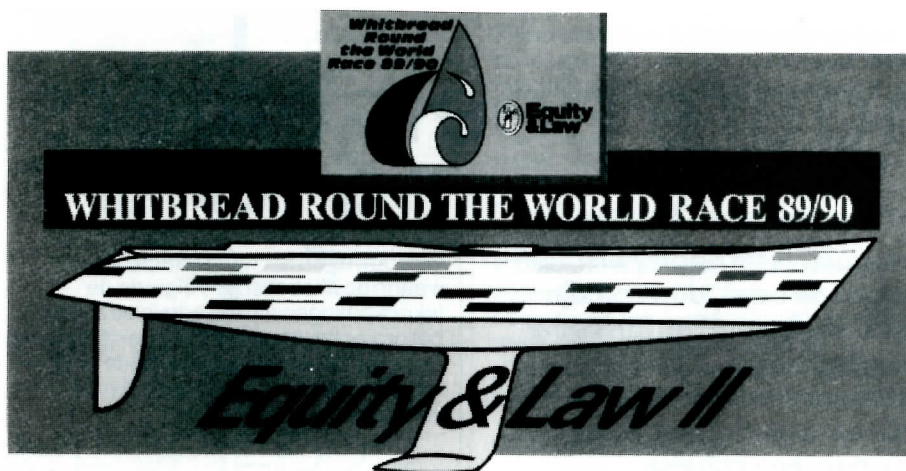
**Verticaal:**

1 niet in werkelijke dienst; 2 was getekend (afk.); 3 handelsafkorting; 4 stad in Algerije; 5 plaats in de Brusselse agglomeratie; 6 symbool van nikkel; 7 muzieknoot; 8 bestuurster van een nonnenklooster; 9 reclamelicht; 10 naaldboom; 11 oude lengtemaat; 12 sportwedstrijd tussen plaatselijke clubs; 14 ten bedrage van; 15 in grove trekken; 16 lot zonder prijs; 17 kaartenboek; 18 stoomschip (afk.); 19 paardeslee; 20 cactussoort; 21 uitdrukking van ontkenning; 22 Oosteuropeaan; 23 sportevenement (afk.); 24 plotseling; 27 onderricht; 28 over, langs; 32 reistas; 34 order; 36 handwerkzaamheid; 37 vaartuigje der Eskimo's; 39 dik touw; 41 iemands zedelijke krachten; 43 tweetal; 45 Gewestelijk Arbeidsbureau (afk.); 46 ontvangtoestel; 47 spoorwagen; 48 rietsoort; 50 onophoudelijk prater; 51 soort papegaai; 52 gemalen produkt; 54 nummer (afk.); 56 inwoner van zekere Europese hoofdstad; 58 titel; 60 karaat (afk.); 62 welpenleidster; 64 volk; 66 hoofdstad van Nigeria; 68 waterscheiding; 71 waterblaasje; 73 tinfolie; 74 plek, plaats; 76 handboord aan een overhemd; 77 bisschoppelijke hoofdkerk; 80 bekende organisatie (afk.); 81 regiment (afk.); 83 geldinstelling; 84 maaltand; 86 loopgang van een mol, 87 oorsieraad; 89 verdrag; 90 lichte stof; 92 verachtelijk; 93 watervogel; 95 trechtervormig sleepnet; 96 vloeistof; 97 zekere tijdsduur; 99 in grove trekken; 100 zangstuk; 101 boom; 103 spelonk; 105 zangvogeltje; 106 lichte steek met een fijn puntig voorwerp; 107 altijd groene heester; 109 plantje met paarse bloemen; 111 beheerder van een landgoed; 113 dagelijks; 115 drietal; 117 deel van het oor; 118 vreemde titel; 120 gewricht; 121 vrouwelijk dier; 123 oude lap; 124 bontgekleurde papegaai; 125 toiletartikel;



128 ijdel gesnap (fig.); 129 kleinste soort van snip; 131 laatstleden (afk.); 132 voorzetsel; 134 bekoorlijk verblijf (fig.); 135 van nuttige inhoud; 137 hoofdmatras; 138 vis; 140 bleek; 141 heilig boek; 143 jaargetijde; 144 vis; 145 bewaarplaats voor vis; 147 lofdicht; 149 rivier in Rusland; 151 ringvormig handvat; 152 stevige vogelveer; 154 zot; 160 bloem; 163 koker, foedraal; 166 duivel; 168 karakter; 170 rivier in Engeland; 171 vermogend; 172 klein paard; 174 verbrandingsrest; 175 van geringe dichtheid; 177 ten aanzien van (afk.); 179 achterste gedeelte van een fuik; 180 zonder moed; 181 drooginrichting voor mout; 183 vestingwerk; 185 guirlande; 186 bijbelse naam; 188 paar; 189 zoogdier; 191 mannetjesgans; 193 betrekking; 195 bovenhoek van een zeil; 196 kunstveinzer; 197 tooi; 198 web van een spin; 200 zwart paard; 202 vogel; 203 jong varken; 205 grote gehoorzaal; 206 muzieksoort; 208 vrucht; 209 soort paard; 211 tapijachtige stof; 212 aanwijzend voornaamwoord; 213 Frans landschap; 215 dans; 216 Europees gebergte; 217 belemmering (fig.); 218 tegenvaller; 219 zoogdier; 221 gedwee; 223 wijnsoort; 225 bosgewas; 227 deel van een boom; 228 lang en smal kleed; 230 richtmiddel op een vuurwapen; 232 devoot begrip; 233 land in Azië; 235 rivier in België; 236 niemendal; 238 kroongoed; 240 extraatje; 242 slagvaardig; 243 geelachtig; 244 kostbaar voorwerp; 245 interval; 247 landbouwer; 249 voorzetsel; 250 verdwenen; 254 hofpersoon in vroegere jaren; 256 maangestalte (afk.); 258 nonsens; 259 beroep; 261 roogvogel; 263 ontvangkamer (verouderd); 264 strafbaar feit; 267 wereldlijk priester van de Russische Kerk; 268 groei, welige was; 270 buitendijks land; 271 scheepsvloer; 272 dierenverblijf; 273 tennisterm; 276 haarkrul; 278 Engels biersoort; 280 scherp, onbeschaamd; 282 mager; 284 symbool van krypton; 285 bijwoord; 286 dieregeluid; 287 dat is (afk.); 289 uiting van kou; 290 shilling (afk.); 291 voegwoord; 292 voorzetsel.





# tweede etappe van zwaarste zeilwedstrijd ter wereld

Recent viel in Punta del Este, Uruguay het startschot van de tweede etappe in de 'Whitbread Round The World Race 1989/1990', waaraan ook de Nederlander Dirk Nauta deelneemt met zijn ruim 19 meter lange zeiljacht 'Equity & Law II'. Duizenden mensen waren uitgelopen om de 23 jachten uit te zwaaien nadat deze een maand lang van de gastvrijheid van de Zuid Amerikaanse badplaats hadden kunnen genieten.

De eerste etappe voerde de deelnemers van Southampton in Engeland rechtstreeks naar Punta del Este in Uruguay, een afstand van ruim 10.000 kilometer. Nauta en zijn negenkoppige bemanning deden daar 31 dagen over en finishten als eerste in de non-maxi divisie.

Sander Geelen, die mede verantwoordelijk is voor de gang van zaken aan de wal bij het 'Equity & Law'-project, bericht over de activiteiten vooruit naar de tweede etappe.

Na de finish van de eerste etappe op 3 oktober jl. konden de bemanningsleden eerst enkele dagen uitrusten van de vermoeiende etappe en genieten van een schoon, droog bed en goed voedsel. Na overleg tussen schipper, co-schipper en projectleider werd vervolgens een werkljst opgesteld van alle werkzaamheden voor de komende weken. De werkzaamheden werden vervolgens verdeeld onder de bemanning en het projectmanagement.

Enkele dagen voor aankomst van het jacht in Punta del Este was ook de zes meter lange opslagcontainer van subsponsor Nedlloyd aangekomen. Daarin bevinden zich zeilen, vriesdroogvoedsel en een technische werkplaats voor allerhande reparaties. Behalve deze scheepscontainer is er ook een luchtvrachtcontainer onderweg naar Uruguay, waarin zich onder andere alle persoonlijke spullen bevinden van de bemanningsleden. Aan boord van de 'Equity & Law II' mogen vanwege het gewicht namelijk alleen maar zeilkleren worden meegenomen. Al het andere, zoals kleren voor de etappe-plaatsen, wordt per luchtvrachtcontainer rond de wereld gevlogen.

Op weg van Londen naar Punta del Este, wordt deze container echter om mysterieuze redenen door douane-beambten in Madrid leeggehaald. De lege container gaat terug naar Schiphol en de inhoud blijft op het vliegveld van Madrid achter. Zodra dit in Nederland bekend wordt, stelt KLM een nieuwe container ter

beschikking van het project en probeert men in Madrid zo goed en zo kwaad als het kan de inhoud van de vorige container terug te vinden. De nieuwe container arriveert nog een dag eerder in Punta del Este dan de boot, maar bij controle blijken enkele bemanningsleden al hun bagage kwijt te zijn en missen anderen allerlei kledingstukken. Later vinden we uit dat hetzelfde is gebeurd bij de jachten Steinlager, Fisher & Paykel en Gatorade. Veel van de vermiste kleding is ook zeilkleding voor de tweede etappe, die erg koud en nat zal worden. Het is dus absoluut noodzakelijk dat vervangende kleding in Nederland besteld wordt.

Tijdens de eerste etappe was het zogenaamde 'long life brood' gaan schimmelen waardoor enkele andere etenswaren op rantsoen moesten. Nu wordt besloten om voor de tweede etappe geen 'long life brood' meer mee te nemen, maar extra voorraad goed verpakt roggebrood dat zonder meer enkele maanden houdbaar is. Dit brood wordt in Nederland besteld. Enkele dagen later wordt het afgeleverd bij het hoofdkantoor van 'Equity & Law II' in Den Haag dat als centraal verzamelpunt fungeert voor allerhande goederen die naar Uruguay moeten, inclusief de post voor de bemanning.

Om het jacht klaar te krijgen voor de volgende etappe moeten verscheidene delen van de boot worden vernieuwd of gerepareerd. De giek vertoont enkele scheurtjes aan de achterkant en deze wordt daarom naar Montevideo gestuurd voor reparaties. Alle zeilen worden door de boordzeilmaker Edwin Visser geïnspecteerd en waar nodig gerepareerd. Elk mechanisch onderdeel wordt uit elkaar gehaald, schoon gemaakt, gesmeerd en vervolgens weer in elkaar gezet. De lieren zijn wat dat betreft het meest ingewikkeld. De 'Equity & Law II' heeft 16 lieren voor het hijsen en trimmen van de zeilen, en de meeste lieren bestaan uit meer dan honderd onderdelen. Bovengenoemd onderhoud neemt dan ook meerdere dagen in beslag.

Als al het werk achter de rug is hebben enkele bemanningsleden nog tijd om het land te gaan verkennen en sommigen maken zelfs een tour door vier Zuid-Amerikaanse landen. De vakantie is echter van korte duur want een week voor de start moet men alweer beginnen met de bevoorrading van de boot. Uiteindelijk arriveren de reserve-onderdelen en nieuwe zeilkleding pas twee dagen voor de start van de tweede etappe, zodat tot op de laatste dag gewerkt moet worden om de boot klaar te krijgen.

De start loopt niet zo best voor 'Equity & Law II', en het Nieuw Zeelandse jacht 'Steinlager II' gaat er weer als eerste vandoor nadat het eerder al de eerste etappe had gewonnen. Maar deze etappe is nog lang. 14.000 kilometer om precies te zijn. De competitie ligt nog helemaal open.

# over de andere deelnemers

Indien Frederick Forsyth de volgende karakters tot hoofdpersonen zou hebben gekozen voor zijn eerstvolgende boek, dan zou zijn fictie alle geloofwaardigheid en realisme verliezen. Een Russische middenklasser die zichzelf ophangt aan een boom, 15.000 kilometer verwijderd van zijn vrouw en dochter; een Franse gevechtseenheid die wordt geïmmobiliseerd omdat hun leider zoekraakt met al het geld en de paspoorten; een Engelse legerofficier die door zijn civiele superieuren van alle zeggenschap wordt beroofd; een 25-jarige jongedame die leidinggevend aan een damesteam de hele wereld afreist en dan toch maar besluit om met haar buurjongen te trouwen.

Het vreemde is wel dat al deze karakters voorkomen - of in een tragisch geval voorkwamen - in de eerste etappeplaats. Punta del Este Uruguay, van de 33.000 zeemijl lange 'Whitbread Round The World Race 89/90'. Inmiddels zijn de jachten hier weer vertrokken op weg naar Australië. De etappe voert van Punta del Este in Uruguay naar Fremantle in Australië, dwars door de ruwste zeeën ter wereld waar de gemiddelde windkracht rond de 7 Beaufort schommelt met uitschieters naar windkracht 12, en waar enorme golven al duizenden jaren ongestoord in Oostelijke richting rond de Zuidpool rollen. De kortste weg zou de jachten midden over Antarctica voeren. Aangezien dit niet mogelijk is zullen alle boten proberen zo dicht mogelijk langs de ijsgrens te varen, tussen de levensgevaarlijke ijsbergen door.

**a**lexei Grischenko, de schipper van het Russische jacht 'Fazisi' zal er niet bij zijn. Hij pleegde een week na aankomst in Punta del Este zelfmoord. Hij was reeds voor de start in Southampton overspannen geraakt ten gevolge van de hectische voorbereidingen en het gebrek aan sponsorgeld. Hij zou de tweede etappe niet meevaren en naar Kiev terugvliegen om zijn vrouw en pasgeboren dochter op te zoeken en te ontspannen. Maar hij wilde van de andere kant zijn droomjacht 'Fazisi' niet in de steek laten. In een laatste boodschap schreef hij dat hij geen verdere uitweg meer zag. De Russische bemanning die nu verder vaart onder leiding van de Amerikaan Skip Novak die eerst co-schipper was, schreef in een verklaring ter herdenking van hun schipper: 'Hij stierf in de vlammen der liefde voor het zeilen'.

De kans dat het geld opraakt, of dat een sponsor ontevreden is, is een even groot risico voor deze jachten als het zeilen door ijsbergen. Sommige jachten leven welhaast van dag tot dag met het geld dat ze bijeen kunnen krijgen. Daaronder was de eerste twee weken van het verblijf in Punta del Este ook het jacht 'Esprit de Liberte' onder schipper Patrick Tabarly. Deze laatste kwam er bij aankomst in Uruguay achter dat de projectmanager

Patrick Dubourg de naam van het jacht een beetje te letterlijk had opgevat en was verdwenen met 200.000 gulden sponsorgeld en de paspoorten van alle bemanningsleden. Tabarly vloog direct terug naar Parijs om Dubourg en extra sponsorgeld te vinden. Inmiddels is dit gelukt en 'Esprit de Liberte' kan na alle tegenslagen toch meedoen aan de tweede etappe.

Schipper Frank Esson van de British Satquote Defender, een project van de Engelse Luchtmacht, Marine en Landmacht is naar Engeland teruggekeerd om zijn baan als instructeur van het Army Air Corps weer op te nemen. Aan het einde van de eerste etappe vonden zijn sponsors dat hij niet genoeg uit de boot had weten te halen waarna hij op typisch Engelse discrete wijze afmarcheerde, de eer aan zichzelf houdend.

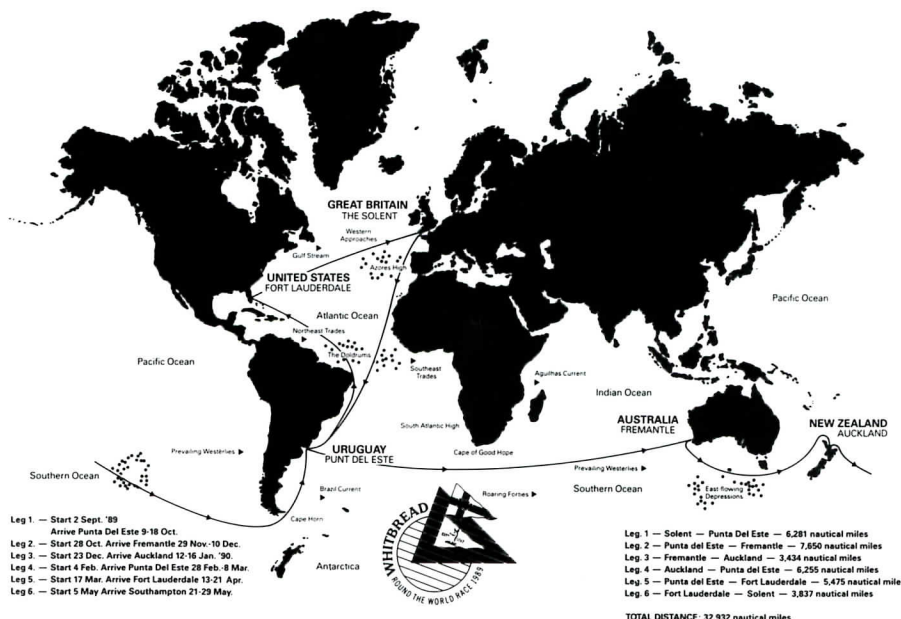
Ook in het Ierse kamp van 'NCB Ireland' vlogen de verwijten en waarschuwingen heen en weer. De sponsors waren niet tevreden met het resultaat, nadat de boot als 13e was binnengekomen. Daarop stuurde iemand vanuit Uruguay een

vertrouwelijke fax terug naar Ierland waarin op alfabetische volgorde de tekortkomingen van de administratie en het projectmanagement werden genoemd. Deze fax kwam per ongeluk bij de 'Irish Times' terecht die dankbaar het hele verhaal publiceerde.

**t**racey Edwards, de 25-jarige schipper van het jacht 'Maiden' dat met een bemanning' (m/v) bestaande uit alleen maar vrouwen bewijst dat zeezeilen niet alleen voor mannen is, kondigde aan dat ze na afloop van de Whitbread Race zal trouwen met Simon Lawrence uit haar woonplaats Hamble bij Southampton. De bruidegom heeft nog nooit een voet op een wedstrijdzeiljacht gezet en is niet van plan dat ooit te doen.

Het laatste jacht aan de finish was het Franse jacht 'La Poste' dat wordt gesponsord en bemand door de Franse PTT. Bij aankomst in Punta del Este, ruim 12 dagen na 'Steinlager II', stond Lawrie Smith, de 'hot shot' schipper van het Engelse maxi-jacht 'Rothmans' met een brede grijns aan de kade: 'Bonsoir' zei hij: 'Ik zie dat ze jullie met tweede klas post hebben gestuurd'.

Inmiddels heeft diezelfde Lawrie Smith veel stof doen opwaaien door te beweren dat hij betwijfelt of de winnaar 'Steinlager II' uit Nieuw Zeeland wel op eerlijke manier heeft gewonnen. In Nieuw Zeeland is zeilen reeds lang de meest populaire sport, en de beschuldiging van Smith is ze dan ook danig in het verkeerde keelgat geschoten. De aankomst van de derde etappe van Australië naar Nieuw Zeeland belooft dan ook niet veel goed voor Smith en zijn jacht 'Rothmans'.



# -EOS-

## HOE VERDER? (vervolg)

In de november editie heb ik onze visie gegeven op een aantal uitkomsten van het 'EOS'-onderzoek. In dit nummer wil ik nader ingaan op de punten 6 tot en met 10 van het actieplan. Ik vestig nogmaals de aandacht op het feit dat we een aantal van de aktiepunten in de 'Doelstellingen 1990' zullen verwerken. Tot nu toe heb ik me hoofdzakelijk beperkt tot de officieren, waar het aanvankelijk om begonnen was. In februari wil ik aandacht besteden aan de resterende punten die door de Ondernemingsraad zijn opgebracht alsmede aan de uitkomsten van het onderzoek voor zover deze betrekking hebben op de wal en scheepsgezellen.

### Kleinere bemanningen

Met het kleiner worden van de bemanningen neemt de kans op sociaal isolement aan boord toe. Dat element wordt nog versterkt door het feit dat we met twee nationaliteiten varen met ieder een eigen cultuur. Deze ontwikkelingen stellen hoge eisen aan de sociale vaardigheden van alle opvarenden aan boord. In een dergelijke kleine leef- en werkgemeenschap waarbij je gedurende een lange periode voortdurend op elkaar bent aangewezen kun je in feite niet om elkaar heen en kun je je niet permitteren dat de verhoudingen aan boord te wensen over laten. Dit legt een zware verantwoordelijkheid op de leden van het Scheepsmanagementteam en met name op de gezagvoerder die sterk sfeer bepalend is.

Bij aanstellingen in de topnangen zullen deze vaardigheden dan ook in hoge mate mede bepalend zijn bij de uiteindelijke beslissing.

### meer inspraak bij promotie

Over dit punt kan ik kort zijn, omdat we hier volop mee bezig zijn. Op dit ogenblik stromen de ranking resultaten binnen zoals die door de SMT-leden zijn opgemaakt. Het is nog te vroeg om zelfs maar een indruk te geven van de uitkomsten. De verwerking zal veel tijd kosten en zal derhalve in fasen gebeuren.

### carrière verloop

In het actieplan staat nogal kryptisch 'Staff Structure Plan' (SSP) in ontwikkeling. Staff Structure Planning is een methodiek die een aantal jaren geleden door 'Group Personnel' is ontwikkeld. Het is een personeelsplanning methode die zowel rekening houdt met de *behoefte* kant als met de *aanbod* kant (potentieel) op langere termijn. Bij ons ligt op dit ogenblik de nadruk meer op de behoefte kant. Het probleem met SSP is dat het niet is ontworpen voor de vloot met z'n geheel eigen rangen-structuur en wettelijk vastgestelde diploma eisen. Nagegaan wordt of deze aspecten zijn in te bouwen in het systeem zonder dat dit tot onacceptabele kosten leidt.

Gezien het belang van dit onderwerp wil ik hier samen met Rob van Kranen een apart artikel in Schip & Ka aan wijden, naar verwachting in april.

### toekomstige scheepsorganisatie

Ook aan dit punt wordt de nodige aandacht besteed. Aan de SMT's is gevraagd om hun visie te geven op wijzigingen in de huidige taakinhoud. Daarop zijn vele goede suggesties binnengekomen die inmiddels in verkorte vorm zijn teruggekoppeld naar de vloot. De reacties worden door de werkgroep 'B-2000' verwerkt in taakomschrijvingen en worden tevens meegenomen in de discussie over de toekomstige organisatie. Deze discussie is nog in volle gang en is voorlopig nog niet afgerond. De verstrekkende consequenties van de organisatievorm waar uiteindelijk voor wordt, gekozen maakt een diepgaande discussie noodzakelijk.

### trainingsbehoefte

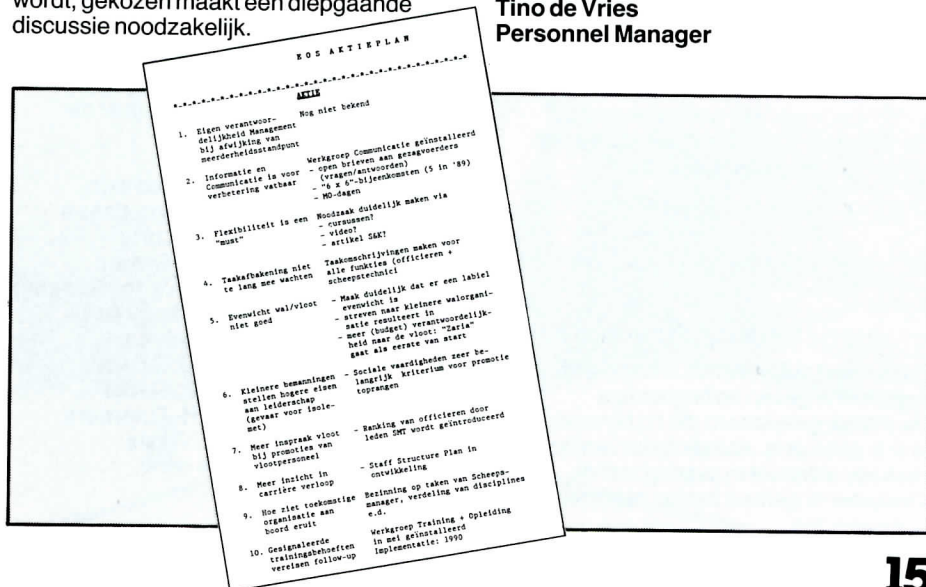
De werkgroep is volop aan de slag (zie artikel 'Vaart Houden' november). Dit experiment betreft vooralsnog vaktechnische training. Daarnaast zal ook de nodige aandacht moeten worden besteed aan training in sociale vaardigheden. Ik verwacht dat dit een belangrijk aandachtspunt voor ons zal worden voor het komende jaar.

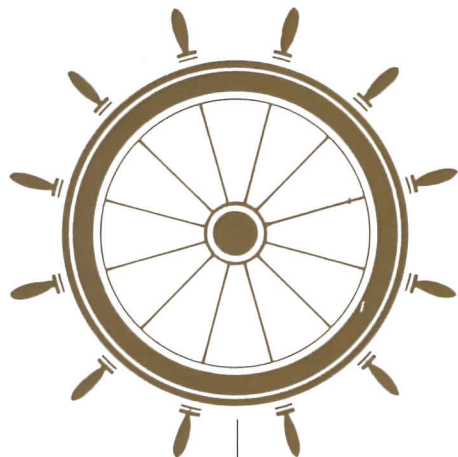
### conventionele officieren

Een onderwerp dat bijzondere aandacht vraagt, is de toekomst van onze conventionele officieren beneden de rang van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen. Zowel van de zijde van het onderzoeksteam als van de Ondernemingsraad is benadrukt dat duidelijkheid voor wat betreft hun toekomst op korte termijn gewenst is. Ook realiseren wij ons dat velen van hen het gevoel hebben dat zij door de ruime aandacht die de maritieme officieren krijgen, naar de achtergrond zijn geschoven. Met nadruk willen wij stellen dat de genoemde conventionele officieren de komende jaren, zoals het zich thans laat aanzien, een belangrijk element zullen blijven vormen van ons officierenbestand. Zij zijn het die gedurende jarenlange ervaring voor continuïteit en kennisoverdracht hebben gezorgd en dit nog steeds doen. Als concrete actieplannen kunnen worden genoemd:

- inventarisatie van toekomstige behoefte aan conventionele officieren op middellange termijn;
- inventarisatie (op individuele basis) van noodzaak tot omscholing;
- onderzoek of ook na 1 januari 1990 omscholing mogelijk is tegen aanvaardbare kosten;
- het instellen van '6x6'-bijeenkomsten voor conventionele- en maritieme officieren;
- alle officieren worden ongeacht rang of discipline één maal per jaar door DFM en DFP voor een gesprek uitgenodigd.

Tino de Vries  
Personnel Manager





# VAART



## video beoordelen

Onlangs hebben we een video gekocht die een gespeeld beoordelingsgesprek weergeeft. De titel is 'beoordelen of veroordelen' en de duur is circa 45 minuten. De video geeft op een zeer verhelderende manier weer welke fouten er gedurende het gesprek en tijdens de voorbereiding worden gemaakt. Fouten die we allemaal in meerdere of mindere mate maken. Duidelijk wordt ook geïllustreerd dat een beoordelingsgesprek een tweerichting verkeer moet zijn; een open deur, maar breng het maar eens in praktijk. Het is de bedoeling dat uiteindelijk iedereen de gelegenheid krijgt de video te zien, omdat we van het proces kunnen leren. De video wordt tijdens '6x6'-bijeenkomsten getoond en is nu door een vlootinspecteur meegenomen om aan boord van enkele door hem te bezoeken schepen te vertonen en toe te lichten. We zijn erg benieuwd naar zijn ervaringen en naar die van de betreffende vlootmedewerkers.

Ieder die interesse heeft kan de video op kantoor komen bekijken. Ook zal hij afdelingsgewijs aan het walpersoneel worden getoond, voorafgaande aan de komende beoordelingsronde.

## evaluatie beoordelingssysteem

Binnenkort zullen we de schepen vragen hun visie te geven op het huidige beoordelingssysteem dat nu bijna twee jaar in gebruik is. Aan de hand van de reacties willen we in overleg met de Ondernemingsraad bezien of bijstellingen wenselijk zijn.

## beoordelingsenquête

De afgelopen maanden hebben we aan bezoekende vlootmedewerkers gevraagd, anoniem een formulier in te vullen, met het verzoek via kruisjes aan te geven hoe (on)tevreden men is over de huidige procedure, zoals bijvoorbeeld sfeer tijdens het gesprek, al of niet tijdige aankondiging van het gesprek. Eind december willen we deze enquête afronden, we hebben dan zo'n 70 formulieren binnen. Vervolgens willen we de uitkomsten in Schip & Ka publiceren.



## scheepstechnici

Binnenkort zullen 5 het examen ankerwachtlopen afleggen. Daarna zijn er nog 5 aankomende scheepstechnici die deze laatste hindernis nog moeten nemen. Oorspronkelijk was dit examen gepland op 11 november, maar het betreffende Nedlloyd schip had vertraging opgelopen, reden waarom het examen moest worden uitgesteld.

In bijgaand overzicht vindt U alle namen van degenen die voor het examen 'Scheepstechnicus' zijn geslaagd sinds onze publicatie in mei. Nog van harte gefeliciteerd. Ook al is het voor een aantal van U alweer een aantal maanden geleden, onze gelukwensen zijn er niet minder om!

E.L. Boldewijn  
J.G. Cornelissen  
B. Corputty  
D. van Eenige  
N.H. van der Geugten  
J.M. van Hoeven  
K. Roelvink  
A.A.O. Schenk  
R.B.F. Stroet  
P.H.H. Tummers  
E.H. Vissia

## aandachtsgebieden

Regelmatig vraagt men ons naar de stand van zaken. Het is U bekend dat de meningen over het nut van het invoeren sterk verdeeld zijn. Ook het invoeren van een evaluatie-formulier aan boord, om de betrokkenheid te bespreken, is nog steeds onderwerp van discussie. En van de discussiepunten is onder andere of het formulier aan boord moet blijven of naar





# HOUDEN

het kantoor moet worden gestuurd. Het is verheugend dat aan boord van de 'Stellata' hoofdwerktuigkundige Bakker, met volledige steun van gezagvoerder Dorren en in goed overleg met de maritiem officieren, het initiatief heeft genomen ondertussen toch te experimenteren met aandachtsgebieden. Daarbij worden de aandachtsgebieden gekoppeld aan het uniforme wachtschema en rouleren dienovereenkomstig. Een bijzonder goed initiatief en we zijn erg benieuwd naar de ervaringen van alle betrokkenen.

## radio officieren

De situatie met betrekking tot de beschikbaarheid van Nederlandse radio-officieren ontwikkelt zich in negatieve zin. Nu de datum van invoering van het GMDSS systeem nog maar circa 2 jaar van ons af ligt, neemt het verloop sterk toe.

Radio Holland heeft ons verzocht naar andere oplossingen te zoeken, omdat er binnenkort geen Nederlandse radio-officieren meer beschikbaar zijn. We hebben hierover inmiddels contact opgenomen met de betreffende autoriteiten (KSR en DGSM).

## fiskale faciliteit

Goed nieuws. Begin november is de voorgestelde wetgeving door de Tweede Kamer geaccepteerd en het wetsvoorstel ligt nu bij de Eerste Kamer. De Eerste Kamer heeft geen recht van amendement, maar kan een wetsontwerp alleen

terugsturen. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat dit in dit geval zal gebeuren en daarom mogen we ervan uitgaan dat de wet per 1 januari 1990 (eindelijk) van kracht wordt.

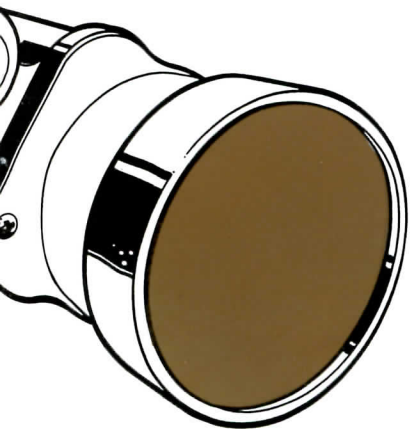
*Een dringend verzoek. U kunt ons, met name de afdeling DFP/3, enorm helpen door tijdig een **beschikking** aan te vragen bij de Inspecteur der Directe Belastingen. Op die manier kan veel onnodig extra werk worden voorkomen. Wij stellen Uw medewerking erg op prijs.*



*Ik wil besluiten met U allen, waar ook ter wereld, een gelukkig kerstfeest en een voorspoedig en vooral gezond 1990 toe te wensen!*

Behouden vaart,

Tino de Vries  
Personnel Manager



# VLOOTPERSONALIA

# VLOOTPERSONALIA

Situatie aan boord 24.11.1989

## **m.s. 'Cardissa'**

*Roff.:* L.P. de Regt  
*Gezagv.:* W. Bosma  
*MO1N:* A.L.M. Nagelkerke  
*MO3N:* A.M.H. Vossen  
*MO4N:* H.A.J. Stoop  
*Hwtk.:* J.H.S. van der Pas  
*MO2T:* P. Molendijk  
*MO4T:* J.W. van Duuren  
*Stag.:* N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen  
*Tech.:* J.J. van Triet, H.S. Elia  
*Hovo:* J. Roosenburg  
*CPO:* Bingen  
*PO:* Sukardi Achmad  
*G1S:* Muyoto, Sur'an Gozali  
*G2S:* Herman Lumohing, Makrop  
*ASTD:* Masiran  
*CHCK:* Suharto Bin Jas

## **m.s. 'Caurica'**

*Roff.:* P.J. Balkstra  
*Wvd. Gezagv.:* F. Kuyt (2/1)  
*Gezagv.* M.F.D. Becx  
*1e Stm.:* J. Kistemaker  
*MO3N:* P.H. Stegeman  
*Hwtk.:* J.A. de Groot  
*MO3T:* B.A. Glas  
*MO4T:* M.P. Vogels, M.B. Siderius  
*Stag.:* F. van den Berg, A.C. Droppers  
*Tech.:* J. Brederveld, J.J. Donleben  
*Hovo:* H. Otter  
*CPO:* Erens Robot Wow  
*PO:* Gozali  
*G1S:* Aki Bin Samiri, Djusup Bin Maru  
*G2S:* Leonard Runtula, Julius Tohmas  
*ASTD:* Warno S  
*2NDC:* Bambang Suyanto

## **m.s. 'Erinna'**

*Gezagv.:* A.T. van Es  
*1e Stm.:* H.J. Lenstra  
*Hwtk.:* H.L. de Koning  
*2e Wtk.:* M.J. Parent  
*Stag.:* D. van Steenis  
*Off2:* Arsamada Marwi  
*Off3:* Makangiras  
*Eng3:* Gilalo  
*Eng4:* Aribowo  
*Rdof:* Yacob  
*CPO:* Bin Satimin

*PO:* J.D.M. Paath, Kamal Adyaprana  
*G1S:* Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz

*G2S:* Moch Bachri, Siradjudin, Salam Nurdin  
*HECA:* Tjasmito  
*ASTD:* Salim  
*JSCJ:* Maruji  
*2NDC:* Bin Ngaripandi

## **m.s. 'Etrema'**

*Gezagv.:* J.W. Nieuwerf  
*1e Stm.:* J. van Rooyen (20/12 R.A. de Boer)  
*Hwtk.:* J. Wielart (5/12 G.J. van Eyk)  
*2e Wtk.:* I.J. Albrechts, J. Klemann  
*3e Wtk.:* A. van Beek jr.  
*Stag.:* J.M. Muselaars  
*Rdof.:* Rizal  
*Off2:* Prihandjono (30/11 Luntungan)  
*Off3:* Soeyono  
*Eng3:* Kamarudin Maz  
*Eng4:* Pangemanan  
*CPO:* Suhari  
*PO:* Nuron Djuhana, Yusuf Arkani  
*G1S:* Muljono Adhy Su, Sanusi, Bin Anwar, Sugiadi  
*G2S:* Mustar Bin Must, Hasri Kasim, Syamsul Bachri  
*ASTD:* Madsaleh  
*JSCJ:* Moh Masykur  
*HECA:* Haryono  
*2NDC:* Adjisman

## **m.s. 'Fossarina'**

*Gezagv.:* L.A. Groendijk  
*1e Stm.:* W.J. Netelenbos  
*Hwtk.:* W. Muis  
*2e Wtk.:* R.J. Bosman  
*Stag.:* W.J. Krynsen, J.M. Vader, K.J.A. van Zijl  
*Rdof:* Achyari  
*Off2:* Sugianto  
*Off3:* Danuwidjaya  
*Eng3:* Wartama  
*Eng4:* Pangaribuan  
*CPO:* Pattileuw  
*PO:* Jamil Erang, Buntaran  
*G1S:* Madjen Nawi, Sunaela Fardiya, Achmad Husin, Wahyutomo  
*G2S:* Nasir, Rodji, Tjuandy  
*ASTD:* Tubagus Moh Isa  
*HECA:* Sardi  
*JSCJ:* Inuh Bin Tamin  
*CHCK:* Tanggan Bin Idr

## **m.s. 'Fossarus'**

*Gezagv.:* J.A. van Kesteren  
*1e Stm.:* G.J.C. van Eeten  
*Hwtk.:* H. Brand  
*2e Wtk.:* J.D. Compriet

*Stag.:* B. Meerstadt, L.F. Maas, R.J. Blonk  
*Rdof.:* Hasan  
*Off2:* Djajadiputro  
*Off3:* Niode  
*Eng3:* Yadi  
*Eng4:* Subijakto  
*CPO:* Mat Tohir  
*PO:* M.Kadar, Hinsa Manurung  
*G1S:* Matrawi Bin Rof, Didik Adiyanto, Suari, Huzairi Shah  
*G2S:* Atim B Pereman, Suhandi Andi, Satiman  
*ASTD:* Ripin  
*HECA:* Wawan Setiawan  
*JSCJ:* Iwan Syafril  
*2NDC:* Kusnadi

## **m.s. 'Fulgur'**

*Gezagv.:* J. Baard  
*1e Stm.:* R. Hendriks  
*Hwtk.:* J. Japin  
*2e Wtk.:* C.N.A. Vreke  
*Stag.:* S.H. Appeldoorn  
*Rdof.:* Santosa  
*Off2:* Utomo  
*Off3:* Mugianto  
*Eng3:* Baroto  
*Eng4:* Agusdin  
*CPO:* Rustam Zen  
*PO:* Bachri, Hasanuddin Poha  
*G1S:* Bin Muriadi, Daie, Arifuddin, Sugandi  
*G2S:* Wawan Herawan, Simanjuntak, Burhan  
*ASTD:* Abraham Pieter  
*JSCJ:* Mohamad Nasir  
*2NDC:* Sidik  
*HECA:* Zainal Abidin

## **m.s. 'Niso'**

*Roff.:* D. Beets  
*Gezagv.:* T.W. Scharrenburg  
*1e Stm.:* J.S. de Vos  
*2e Stm.:* K. Cramer (10/12 P.A.D. Bouwman)  
*3e Stm.:* D.F.A. Maljers  
*MO4N:* A.J. Haasnoot (4/12 C.G.A. Ligtvoet)  
*Hwtk.:* P.A. Ankerman  
*2e Wtk.:* A. Sloot  
*3e Wtk.:* P.J. Farla  
*4e Wtk.:* R.F. van Loon  
*Wass.:* O.A. Koetje  
*Stag.:* R.W. Visser, L. de Wolff, F.C.M. Buys  
*Tech.:* A. van der Windt  
*CPO:* Zulani Adjeri  
*PO:* Suhandan Warjo, Tahalea Joazab  
*G1S:* Mardjub, Sudjadi Rahardj, Rachman, Sukri  
*G2S:* Bambang Prasety, Nandang

*Ansori, Mohamad Amin*  
*ASTD:* Achman Djarkasi  
*JSCJ:* Eddy Djunaedi  
*HECA:* Ujang  
*CHCK:* Encun Supriyatn

## **m.s. 'Sarda'**

*Gezagv.:* W. Hoogendijk  
*1e Stm.:* W. Holwerda  
*2e Stm.:* J.A. Koenraad  
*3e Stm.:* T. Barth  
*MO4N:* A. Blok  
*Hwtk.:* P.J. de Lange (10/12 J. Smid)  
*3e Wtk.:* T.W.P.B. Vermolen, R. van der Heide  
*Rdof.:* Trijono  
*CPO:* Amos Radjah  
*PO:* Hasoloan Sirega  
*G1S:* Ismail Bin Sihi, Baku, Notje Mirah, Ashari B Abdull  
*G2S:* Acmad, Mohamad Amin, Kohar  
*JSCJ:* Sabur Ruchiat  
*HECA:* Sugito  
*ASTD:* Husein  
*2NDC:* Oman Rochman

## **m.s. 'Sericata'**

*Roff.:* M.H.B. Roobol  
*Gezagv.:* W.S. van der Ham (1/12 O.A. van Druuten)  
*1e Stm.:* R. Dijkstra  
*MO3N:* A.D.N. Smith  
*MO4N:* P.C. Hollander  
*Hwtk.:* W. Vroliung  
*MO2T:* B.E. Broekhuysen  
*MO4T:* M.J. Oosterkamp  
*Stag.:* M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade  
*Tech.:* E.R. van Engel, O. Barrau  
*Hovo:* W.G. Meuleman  
*CPO:* Hengky S Pasumi  
*PO:* Anwar  
*G1S:* Lalan Djaelani, Supartoyo  
*G2S:* Umar, Latuheru  
*ASTD:* Edy Yusuf Setia  
*2NDC:* Lopies Salvador

## **m.s. 'Shelltrans'**

*Wvd. Gezagv.:* A.J.W. Rommes  
*1e Stm.:* B. Crum  
*3e Stm.:* W.M. de Bruyn  
*MO4N:* A.H. van Loon  
*2e Wtk.:* J.J.F. Govers  
*3e Wtk.:* J. Kruize  
*MO4T:* L.P.A. van Saasse  
*Stag.:* R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen  
*CPO:* Sugiman  
*PO:* Johnny Uruilal

G1S: M Ali Tanete, Sumian, Bin Matroyal, Yosepanus  
G2S: Moch Ali, Timbang  
ASTD: Jwan Edmonf Sja  
HECA: Koesman  
2NDC: Agus Harun

#### m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: C.J. Clarisse  
1e Stm.: R. Agema  
2e Stm.: A.E.R. van der Griend  
3e Stm.: H. Hennis  
Hwtk.: J. Hensbroek  
3e Wtk.: P.D. Koudenburg, G.J. Harlaar  
MO4T: J.F. Bastiaansen  
Rdof.: Hutabarat (1/12 Manalu)  
CPO: Max CH Ferdinan  
PO: Sunaryo B Parto, Sulaiman  
G1S: Mahamad Tupu, Rukning B Abuhu, Sudjiman, Solih Muluana  
G2S: Adang Rusdi, Iwan Djunaidy, Syafrullah Akba  
HECA: Irsal  
ASTD: Djafri  
JSCJ: Agus Naftali  
2NDC: Abdul Razak

#### m.s. 'Solaris'

Roff.: H.J. van Leeuwen  
Gezagv.: R. van Westendorp (4/12 L.A. Veer)  
1e Stm.: F. Makkee  
MO3N: J.P.J.G. IJzerman (25/11 W.P. Klijn)  
Hwtk.: F.C. Koens (25/11 H. Kuijper)  
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma  
MO2T: A.B.M. Bokkers  
MO4T: A.J. Geerds, N.G. Butter  
Stag.: F. Kessener, F.U. Pernards  
ASV: N.H. van der Geugten, A.A.O. Schenk, J.G. Cornelissen  
Hovo: W.C. Kapper  
CPO: Ch A Rumengan  
PO: Paniran  
G1S: Nafir, Mansyur Duscry  
G2S: Mashuri, Mardas  
ASTD: Swryana  
CHCK: Sujai

#### m.s. 'Spectrum'

Roff.: H.P. de Jager  
Gezagv.: J.M. Huygens  
MO1N: H.A. Kamsteeg (20/12 1e Stm. W.A. Mostert)  
MO3N: G.H.G.M. Scheres, J. Buren, (20/12 H. Oudenes)  
MO4N: P.B. van Leunen  
Hwtk.: J. Kruysse  
2e Wtk.: J.C. Ganzinga, J.H.E. Nijhuis  
MO3T: G.R. Bos  
Stag.: P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. van Grootel  
ASV: K. van der Sluis, R.B.F. Stroet, E.H. Vissia  
Tech.: M.J.W.A. Schuurs  
Hovo: C.P. Hoogesteger  
CPO: Djuhaeni Bin As  
PO: Ahmad Serang  
G1S: Nasri Bin Matj, Achmad Dasuki, Rudolf HJ Lapia, Henky B. Pangail, Eddy Subardi  
G2S: Hery Kaharu, Nasperi B Igwan  
ASTD: Suharto  
2NDC: Mohamad Jusuf

#### m.s. 'Sponsalis'

Roff.: H.W. Hogeweg  
Wvd. Gezagv.: G.L.A. Martens

1e Stm.: F. Schröder  
MO2N: H.E. Becht  
Hwtk.: G. de Goede  
MO4T: R.M. Simonides  
Stag.: P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer  
Tech.: B.A. Amstelveen, E.L. Boldewijn  
ASV: R.G. van den Brink, P.M. Hendriks, R.F. Huysers  
Hovo: C.F. van der Ende  
CPO: Moh Sjansudin  
G1S: J Ben Pattilima, Muh Irwan, Muhammad Said  
G2S: Moch Ismail, Rodjali  
2NDC: Hasjardi  
ASTD: Muhajjidin  
JSCJ: Saruly

#### m.s. 'Stellaris'

Gezagv.: G. Buma  
1e Stm.: D.J. Mittelmeyer  
2e Stm.: P.A. Vermolen  
3e Stm.: D. Gadradj  
MO4N: P.H. Ekkebus  
Hwtk.: C.H.J. van Dijk  
3e Wtk.: K. Elshout  
4e Wtk.: M.J.E. van den Broek  
Rdof.: Sarono  
CPO: Tawakid  
PO: Julizar Helmy  
G1S: Mohammed Raij, Didi Hairuddin, Maximilian Kans, Idit Irianto  
G2S: Faisal, Sukran, Sugiarto  
ASTD: Juhari  
JSCJ: Taufic Nafi  
2NDC: Dadang Ruslan  
Heca: Abd. Rodjak Moh

#### m.s. 'Stellata'

Gezagv.: G.A.M. Dorren (15/12 N. Venendaal)  
1e Stm.: H.A. van der Want (1/12 R. van der Voort)  
MO3N: P.J.B. de Jong, G.H. Reitsema  
Hwtk.: F. Bakker  
2e Wtk.: M. Schmidt  
MO2T: R. Roor  
MO4T: N. de Vries  
Stag.: S.W. van den Brink, P.A. Zwolle  
ASV: D. van Eenige, J.M. van Hoeven, R.E. Curial, M.A.J. Veen  
Hovo: H.W.J. van Haarst  
CPO: Moh Toha  
PO: F X Djoko Nursj  
G1S: Desmond Kordak, Nurkalam  
G2S: Sutjipto  
ASTD: Harjono  
JSCJ: Chairuddin  
2NDC: Abdu

#### m.s. 'Zaria'

Gezagv.: R.W. Overdijkink  
1e Stm.: J. Jongeneel  
MO3N: R.L.H. Mooring (15/12 MO2N H. Ammerlaan)  
Hwtk.: B. Oudkerk  
MO1T: E.S. Petrusma  
MO4T: J.F. van Dijk, A.C.M. Zijlmans  
Tech.: G. Struik, R. van Buuren  
Stag.: (26/11 Minnaard)  
Rdof.: Ruskam  
CPO: Rohadi  
PO: Cece Suganda  
G1S: Kuswara, Ade Taryat  
G2S: Djaka Senjaya, Henky Hendrik H  
CHCK: Djunaedi Arsini  
HECA: Dedy Mustahady

## Vlootjubilarissen



F. de Vries  
Gezagvoerder  
25 jaar op 10.12.89



R. Hendriks  
1e Stuurman  
25 jaar op 01.12.89



H.J. Lammertink  
2e Werktuigkundige  
25 jaar op 25.12.89

## Geboren

	God heeft aan onze zorgen verwettigd
	<b>Nadine Rita</b> geboren op 23 januari 1989 te Raagun, Inda
	Dankbaar en blij mochten we haar op 19 oktober op de Korfbalvereniging (Korfbalvereniging) verwelkomen en in ons gezin opnemmen
	De ouders Pielt van Noort Krijnde van Noort-Hakkers en tante Vincent
Afgezien we elkaar eerst willen kennen kennen is er gezelligheid tot Michelen op zaterdag 11 en 18 11 tussen 15.00 en 19.00 uur	Akkerwijk 32 4201 J. Wierdenham

23.01.89 - Nadine Rita, dochter van P. van Noort, 3e werktuigkundige en mw. J.W.F. van Noort-Hakkers (adoptie)

06.11.89 - Jasper Sebastiaan, zoon van E. Barsingerhorn, MO3N en mw. H. Barsingerhorn-Kamsteeg

## Gehuwd

12.10.89 - MO2T R. Roor met mw. J.B. Bakar

12.10.89 - MO4T A.C.M. Zijlmans met mw. A. de Waard

27.10.89 - 3e Stm. W.J. Levering met mw. H.L.M. de Leeuw

## Aanstellingen



01.10.89 Gezagvoerder R.W. Overdijkink

## Met pensioen

2e Wtk. W.J.M. Braeken (in november editie Schip & Ka abusievelijk vermeld als 'uit dienst', waarvoor onze excuses

## Uit dienst

4e Wtk.: R.J. Fortanier  
MO3N: M. Zoethout  
SAW: A. Quist

## In memoriam

Op 10 oktober jl. is op 86 jarige leeftijd overleden de heer **B.J. Jaquet**, oud-wafunctionaris. De heer Jaquet verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1963 na 35 dienstjaren.



Mariette de Koning (links) en Carmina Keuning

# eerste prijs voor 'Eendracht'

*Het is alweer een tijdje geleden, dat wij meevoeren op de 'Eendracht', de eerste wel te verstaan. Nu is er een nieuwe 'Eendracht'. De nieuwe eigenaren kunnen genieten van de moeizaam opgepoetste scheepsbel van de vorige 'Eendracht'. Wij hebben in elk geval een leuke tijd gehad op het schip en wij danken degenen hartelijk die dit mogelijk hebben gemaakt en ook hen die ooit eens dit idee lanceerden. Hier volgt een kort verslag van reis no. 606 Cuxhaven-Malmö.*

Zondagnacht vertrokken we met de bus richting Cuxhaven (Duitsland). Geslapen werd er nauwelijks. Allereerst wilde men nieuwe gezichten wat nader bekijken en zat er een onverbeterlijke kwebbelkous voor in de bus met een stem die heel wat decibels kon produceren. We werden pas om 7 uur 's morgens verwacht in Cuxhaven, maar we waren er al om 5 uur. Om de tijd te doden parkeerde men de bus in een buitenwijk en werden er tekenfilms gedraaid. Donald Duck in een zeilbootje beleeft de meest schrikwekkende avonturen op een woeste zee. Toeval?

De start was een dag uitgesteld vanwege de stormachtige wind. Aangezien we de hele nacht van opwinding niet hadden geslapen, hadden we om 9 uur het gevoel dat het al 3 uur 's middags was. Het bord in het dagverblijf gaf aan dat we de volgende ochtend om 6 uur zouden vertrekken. Een paar lieden werden lichtelijk niet goed bij het idee er al om 5 uur uit te moeten. In de haven werden ook andere schepen bekeken. De kapitein van de 'Winston Churchill', een zusterschip van de 'Malcolm Miller', liep met ons groepje op.

De 'Eendracht' vertrok dinsdags om half twee 's middags, ondanks de hevige wind. De bemanning, op 6 van de 36 personen na, was binnen de kortste keren zeeziek. Maar wat wil je: een monding van een rivier, hevige golfslag en nog vloed ook.

Naarmate we verder de zee op gingen, besloten sommigen de vissen een beetje bij te voeren. Die nacht lag bijna de hele bemanning groen en geel in zijn of haar kooi.

De volgende ochtend lagen we aangemeerd in Helgoland: een rots in de Noordzee, een taxfree oord voor Duitsers en Denen, een 'bijkomplaats' voor de zeezieken. De meesten waren al aardig opgeknappt en liepen als stoere zeezeilers rond. 's Middags vertrokken we nadat de voorraden waren bijgevuld.

Donderdags begon de 'Cuttie Sark Tall Ships Race 1989', Cuxhaven-Malmö (laatste etappe). Midden in zee lagen twee schepen, daartussen de 'startlijn'. Om 18.00 uur precies mochten de schepen de denkbeeldige lijn over. Moet je even voorstellen, al die zeilschepen met volle zeilen; ook drie- en viermasted. De 'Eendracht' kruiste de startlijn vlak na het startsein. Op dat moment lag een ander schip vlak voor ons en een Duits schip wilde indringen; met succes. Helaas voor hen werden ze gediskwalificeerd.

De race was begonnen, de 'Eendracht' zeilde lekker door totdat .... de wind wegviel; dobber, dobber, dobber ..... wij zonnen, zonnen, zonnen. Het was ontzettend warm overdag in tegenstelling tot de nachten. De zee leek een grote oliekoek en het was doodstil. Zaterdagochtend was het nogal frisjes en zaten wij in onze slaapzakken aan dek. Tegen de middag werd het warmer, en omdat we toch niet opschoten, besloten we te gaan zwemmen. 's Avonds haalden we de 'Kaliakra' in, een Bulgaars schip dat in onze klasse ook om de eer streed. Op maandag 02.00 werden de posities doorgegeven. De race was voorbij!

En toen ..... land in zicht! De kust van Denemarken was vaag te onderscheiden. Vissersbootjes die aan het vissen waren, kwamen ons begroeten en voeren een eindje met ons op. De rest van de dag volgden we de kustlijn. 's Maandags besloten we *Skagen* aan te doen, het allernoordelijkste puntje van Denemarken. Zeer druk, lekker strand en het heeft de oudste vuurtoren van Denemarken.

Dinsdags waren we al op weg naar Malmö, onze eindbestemming. Het weer was wederom prachtig, alleen de wind liet zich niet te vaak horen. Die avond vond het 'Captainsdinner' plaats, en mochten we niet beneden komen. We werden dus 'gedwongen' de hele dag in de zon te braden aan dek.

Toen woensdagochtend de zon opkwam zagen we Malmö al liggen en om 6 uur meerden we aan. Alle schepen die hadden deelgenomen aan de race lagen al hier. Het bleek dat we in onze klasse de 1e prijs hadden gewonnen. Heel Malmö stond op zijn kop en vierde feest. De domper op de feestvreugde was dat we om 8 uur 's avonds onze kooien moesten afstaan aan de volgende groep 'Eendrachtsers'. Iedereen liep er een beetje beteuterd bij, want we hadden echt het gevoel gekregen dat het schip een beetje van ons was. Maar de werkelijkheid was hard, voor ons begon de terugreis.

**Wij hopen dat degenen die na ons komen net zo'n leuke tijd zullen meemaken.**

**Carmina Keuning  
Mariette de Koning**

