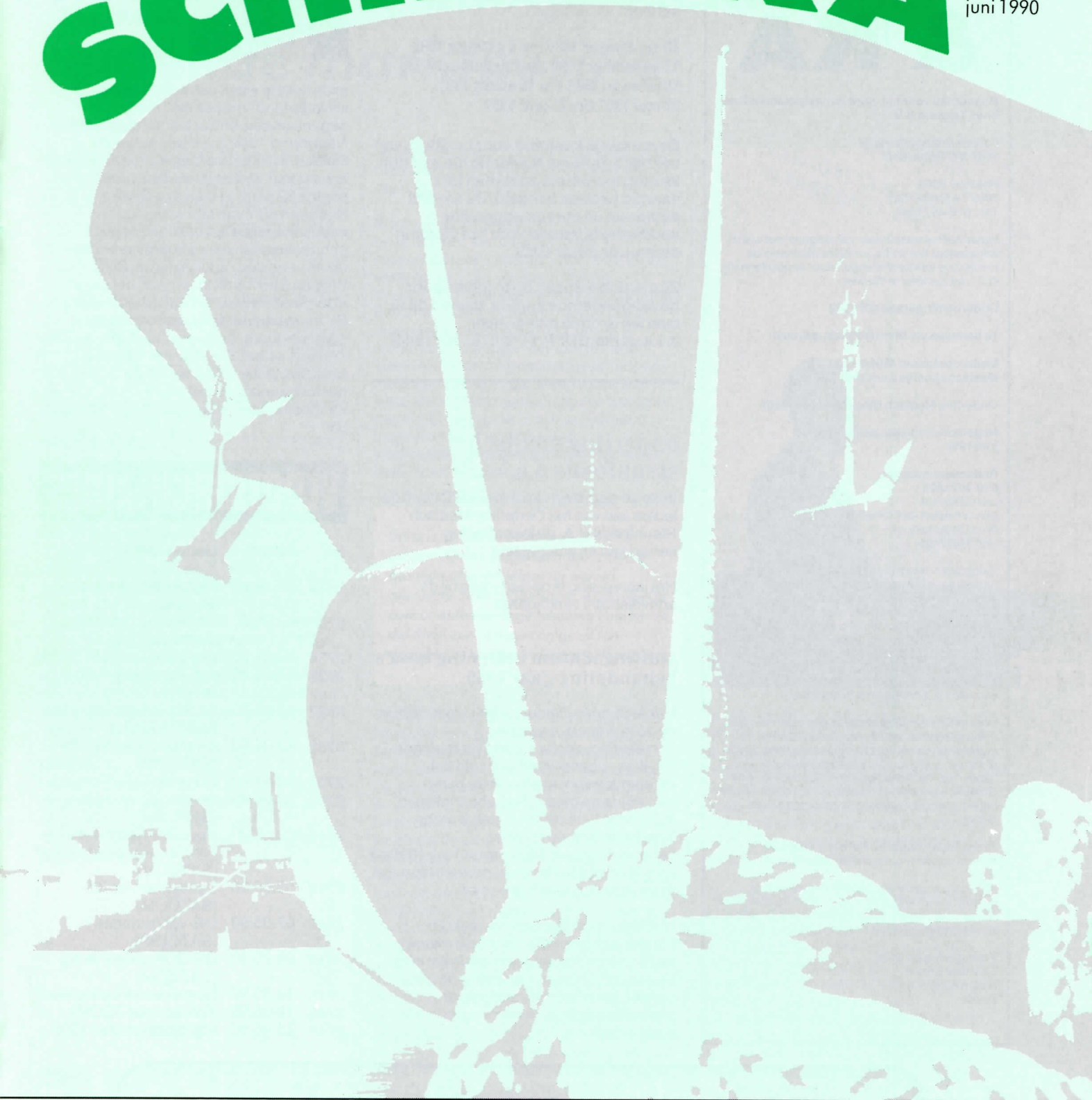


SCHIP & KA

29e jaargang
nummer 10
juni 1990



- 🐚 stbv's milieubeleidsplan 🐚 'royal dutch' gedoopt
- 🐚 tentoonstelling moderne kunst 🐚
- aandachtsgebieden 🐚 werkgroep b-2000
- 🐚 uitslag or-enquête 🐚 kwaliteitsbewaking bij stbv
- 🐚 een onvergankelijke liefde 🐚 'exxon valdez'

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 nummertje draaien.

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 4418500

Negenentwintigste jaargang nr. 10
juni 1990

Redactiecommissie
010-4071805
Gerrit Dijkstra
Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga

'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

cursus scheepvaartkunde

De Hogeschool Rotterdam en Omstreken organiseert in de onderstaande perioden een cursus scheepvaartkunde.

10 september 1990 t/m 5 oktober 1990
12 november 1990 t/m 7 december 1990
18 februari 1991 t/m 15 maart 1991
27 mei 1991 t/m 21 juni 1991

De cursus is bestemd voor bezitters van het HBO-diploma Navigatie die met hun 2e rang tenminste anderhalf jaar vaartijd hebben behaald. De aan het einde van de cursus uitgereikte verklaring is vereist voor het diploma eerste stuurman GHV.

Zij die zich wensen op te geven voor bovengenoemde cursus, dienen dit in overleg te doen met de heer J. Lindeman (DFP/11 ☎ 010-4071844).

onderling medisch steunfonds u.a.

In de vergadering van 3 mei 1990 heeft de ledenraad van het Onderling Medisch Steunfonds U.A. de jaarrekening behandeld en vastgesteld.

Het jaarverslag is op aanvraag bij de administratie verkrijgbaar.

sluitingsdatum indiening nota's behandelingsjaar 1989

Het Algemeen Bestuur wijst U met nadruk op de in artikel 5.1 van de verzekeringsvoorwaarden vastgelegde regeling, waarin wordt bepaald dat rekeningen voor kosten betrekking hebbende op medische behandeling in 1989 voor 1 juli 1990 moeten worden ingediend. Nota's over het behandelingsjaar 1989 die na 1 juli 1990 bij de administratie binnenkomen worden niet meer in behandeling genomen.

Het Algemeen Bestuur verzoekt U nogmaals rekeningen binnen 3 maanden na dagtekening bij de administratie in te dienen, ook al heeft Uw norm nog niet bereikt, teneinde vertraging door piekbelasting in de verwerking ervan te voorkomen.



shell in
nederland
1989

In de laatste week van april is bij alle 'Shell in Nederland'-medewerkers en gepensioneerden het jaarverslag 'Shell in Nederland 1989' in de bus gevallen. Helaas bleek het verslag een storende fout te bevatten. Het organisatieschema na pagina 32 geeft aan als zou Shell Nederland BV van alle vermelde maatschappijen het bestuur voeren, aandeelhouder zijn en coördinerende taken vervullen. Voor de NAM, SNR, SNC, SNV en SIEM is dit inderdaad het geval. Voor Shell Research heeft Shell Nederland BV geen bestuursfunctie, voor BK-gas geen bestuurs- en coördinatiefunctie. Shell Tankers en het Centraal Kantoor Den Haag ten slotte vallen buiten de bestuursfunctie en het aandeelhouderschap van Shell Nederland BV.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2734	10.04.90	Introductie Kwaliteitsadviseur
2735	17.04.90	Observatie Onveilig Gedrag (OOG)
2736	12.04.90	Vlootbestand (SATCOM)
2736	17.04.90	Brit. Admiralty Pub. NP159A
2737	17.04.90	Aankoop 4 schepen door SIM (SATCOM)
2738	19.04.90	Kwaliteitsbeleid STBV (SATCOM)
2739	20.04.90	Correctie S.R./Form 31
2740	23.04.90	Herziening vlootplan (SATCOM)
2741	03.05.90	Vervallen Form 151ST (Voyage Report Message (SATCOM)
2742	03.05.90	Safetygram No. 23 (SATCOM)
2743	07.05.90	OR-verkiezingen (SATCOM)
2744	08.05.90	OR/CDA-vergadering (SATCOM)
2745	10.05.90	Nieuwsverstrekking vloot
2746	10.05.90	Koersen (SATCOM)
2747	11.05.90	Milieubeleidsplan 1990

Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

Fossarina
Fossarus
Fulgur
Naticina
Niso

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellata
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

wijdvertakte oliehandelaar met leidende marktpositie

Aan de kop blijven in de handel. Hoe Shell International Trading Company (Sitco) zich daarvoor inzet, was het onderwerp van de 'Talk to Staff' op dinsdagmiddag 3 april jl. In de Congressaal van het gebouw Oostduinlaan 75 luisterden zo'n 70 belangstellenden uit de diverse Functies en divisies naar Alan Binder, president-directeur van Sitco. Aan de hand van slides legde hij onder meer uit, waarom Shell een organisatie als Sitco in het leven heeft geroepen, wat deze doet en hoe zij past in de Groep.

Binder begon met een historische schets. 'Sinds de oliemarkt aan het begin van deze eeuw ging groeien, heeft zij hevige prijsschommelingen gekend', zei hij. Van 1950 tot de oliecrisis van 1973 was de situatie echter stabiel. Dit kwam vooral door de samenwerking op het gebied van oliewinning tussen de zeven grote oliemaatschappijen. Deze hadden tevens het hele proces van oliewinning tot en met het transport naar hun eigen raffinaderijen in eigen hand.

oliecrisis

Vanaf 1973 begonnen de Arabieren een belangrijke plaats in te nemen op de oliemarkt en in snel tempo werden oliemaatschappijen geheel of gedeeltelijk

genationaliseerd. De oliecrisis leidde een nieuw tijdperk van prijsschommelingen in, dat nog steeds voortduurt.

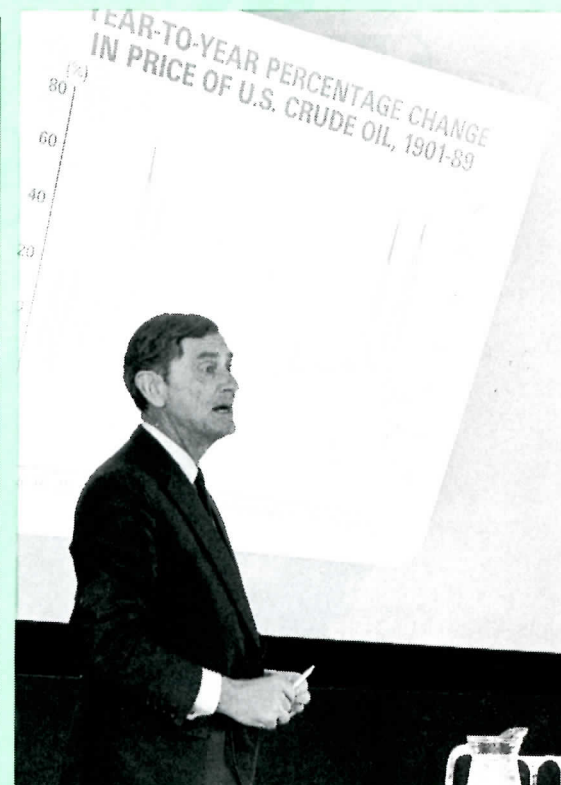
Shell speelde hierop in door in 1975 Sitco op te richten, een internationale strategische organisatie voor de aan- en verkoop van olie en olieproducten. Waarom Shell dit wel deed en bijvoorbeeld Esso niet, heeft te maken met de grote eigen verantwoordelijkheid van de werkmaatschappijen binnen de Groep. Esso en andere maatschappijen zijn veel meer centraal georganiseerd dan Shell. Sitco zit de werkmaatschappijen dan ook niet in het vaarwater. Haar activiteiten beginnen daar, waar die van werkmaatschappijen door landsgrenzen belemmerd worden.

Sitco is een schot in de roos gebleken. In haar vijftien-jarige bestaan is zij de grootste oliehandelaar ter wereld geworden. Een organisatie, waarmee de concurrenten terdege rekening houden en die Shell een voorsprong geeft ten opzichte van andere oliemaatschappijen.

Ten behoeve van de gehele Groep heeft Sitco ook een coördinerende rol. Deze betreft de verkoop van smeermiddelen, leveranties ten behoeve van de lucht- en de scheepvaart en het verstrekken van adviezen aan beide bedrijfstakken. Zo heeft Sitco diverse luchtvaartmaatschappijen als klant. Sitco ziet zichzelf als een werkmaatschappij. Ze opereert internationaal, heeft raakvlakken met een groot aantal werkmaatschappijen, werkt vanuit het Centraal Kantoor van Shell in Londen en heeft kantoren op zeventien plaatsen in alle delen van de wereld. Ze telt ongeveer 350 medewerkers, van wie 35 expatriates uit dertien landen.

De organisatie bestaat uit vijf divisies. Over de divisie Ruwe Olie zei Binder onder meer: 'Van de hoeveelheid ruwe olie, die Sitco in 1989 bemachtigde, werd 67 procent verkocht aan derden en 33 procent aan Shell-afnemers. We verdienen dan ook meer aan derden dan aan transacties met Groepsmaatschappijen.'

Voor de divisie Producten komt het aan op voortreffelijk ondernemerschap. Waar ze kans ziet, koopt en verkoopt ze producten tegen een zo voordelig mogelijke verhouding van kosten en baten. Het kan voorkomen, dat ze ruwe olie koopt en laat verwerken in Trinidad om vervolgens de producten elders



in het Caraïbisch gebied te verkopen. Het blijft echter moeilijk, in deze branche winst te maken. De handel in de verschillende producten is regionaal georganiseerd. Met de activiteiten van de divisie is een breed scala van producten gemoeid: van LPG en stookolie tot hoogwaardige brandstoffen en basisproducten voor raffinaderijen en de chemische industrie.

De divisie Smeermiddelen/scheepvaart-brandstoffen en de divisie Brandstoffen voor de luchtvaart hebben veel gemeen en groeien steeds dichter naar elkaar toe. Beide zijn zeer belangrijk. Het feit, dat ze minder winst maken dan de eerder genoemde twee, is zeker niet representatief voor hun waarde voor de totale Groep. Shell is één van de grootste leveranciers aan de luchtvaart. Daarbij is haar service aan de luchtvaart - het geven van adviezen over veiligheid, de indeling van vliegvelden en technische zaken - van vitaal belang voor de gezondheid van de Groep in deze tak van de oliehandel. Op het gebied van smeermiddelen en brandstoffen voor de scheepvaart is de Groep zelfs marktleider.

Sitco heeft haar eigen financiële divisie. Binder: 'De energie en het enthousiasme van de doorgaans jonge handelaren gaat niet altijd samen met de belangstelling voor het nauwkeurige financiële controlewerk. Daarom is het goed, dat we > Voor vervolg zie pagina 4



Sinds 3 mei kent ons land een nieuwe roos toen mevrouw Elly van Wachem op de coöperatieve bloemenveiling Flora in Rijnsburg de 'Royal Dutch' feestelijk doopte. Het gaat om een roze, grootbloemige roos, gecreëerd door rozenteler De Ruiter in Hazerswoude.

'De roos is de koningin onder de bloemen', hield veilingdirecteur Jack Carlier aan het begin van de feestelijkheid de aanwezigen voor. 'Deze roos krijgt een naam waarmee het koninklijk karakter van Uw Maatschappij nog eens extra wordt geaccentueerd', aldus de directeur van de nog telkens fors uitbreidende

bloemenveiling. Hij sprak tot een zeer gemêleerd gezelschap dat onder meer bestond uit gasten van de kant van teler en kweker, grote klanten van de veiling, gasten van de agro-afdeling van SNC, directieleden van Shell Nederland en natuurlijk leden van de naamgever van het rozenkind, de 'Koninklijke', waaronder de heren Van Wachem en Van Engelshoven.

de 'Royal Dutch' gedoopt

Het eeuwfeest van de 'Koninklijke' kent sinds begin mei zijn eigen unieke bloemrijke entourage. In de bloemenveiling van Rijnsburg doopte mevrouw Van Wachem namelijk een nieuwe roos die de naam 'Royal Dutch' heeft gekregen.

'Een roos is een roos' wil een gevleugeld woord. Niet dus. Want de ene roos is bepaald niet de andere en telers besteden jaren vlijt aan de verbetering van rassen.

Tot de aanwezigen hoorde ook de Minister van Economische Zaken, Coos Andriessen. In een speech ging de bewindsman op lichtvoetige toon in op het door sommigen verfoeide imago van Nederland, dat samengevat kan worden met 'klompen, molens, kaas en tulpen'.

De minister: *'Volgens sommigen is dat een ouderwets imago. Je zou als land met iets moderners aan moeten komen. Dat vind ik niet. Het gaat om een ijzersterk imago dat we overal kunnen gebruiken omdat het een positief beeld oproept'. 'Bij klompen kan ik me eerlijk gezegd niet zoveel voorstellen. Maar molens staan voor energie en voor een zeer handig onder controle gekregen waterhuishouding. En kaas is niet alleen een voortreffelijk produkt, er staat een hele industrie achter. En dan de tulp, uit te breiden tot bloemen en planten. Die leveren alleen al een exportopbrengst op van zo'n f3 miljard per jaar. Realiseren die critici van ons imago zich wel wat er voor nodig is om een roos die 's ochtends hier wordt geveild 's avonds in een bloemenwinkel in New York te hebben?'*

Waarna Minister Andriessen overstapte op een ander element van het Nederlandse imago in het buitenland. *'Vraag eens in de wereld naar een grote Nederlandse onderneming? En ik maak dan bewust even 'een foutje' van 40 procent, maar dan is het antwoord altijd: Shell. Een onderneming met een heel eenvoudig bedrijfsembleem, als om te laten zien dat je, net als met bloemen, met iets eenvoudigs toch overal aanwezig kunt zijn.'*

Voor de 'Royal Dutch' zag de bewindsman een rooskleurig verschiet weggelegd. *'Een kind van de internationale Shell en van het bloemenland Nederland. Zo'n kind moet een goede toekomst tegemoet gaan', vertelde hij de zaal. Na een causerie van de heer Gijs de Ruiter over het telen van nieuwe rozenrassen (zie bijstaand verhaal), vond de doop van de nieuwe roos ►*

Vervolg Alan Binder

▷ daar zelf deskundigen voor in huis hebben, die het karakter van Sitco goed aanvoelen en nauw bij de activiteiten betrokken zijn.' 'Het is zeker niet zo, dat veel medewerkers van Sitco een groot deel van hun tijd via het beeldscherm of papier zaken zitten te doen,' vervolgde Binder. We gaan er ook op uit om ter plaatse over partijen te onderhandelen. Zo reizen de

plaatsvervangend president-directeur van Sitco en ik naar bestemmingen als de Sovjet Unie en Koeweit om olie te kopen en naar bijvoorbeeld Japan en Taiwan voor de verkoop van olie en olieprodukten.'

risico's

'We moeten soms risico's nemen, maar dat is niets nieuws binnen Shell. Als je naar

olie boort, doe je dat ook. Wel kun je met een ander overeenkomen, samen het risico te dragen. Bovendien kunnen risico's een goede hulp zijn bij het zaken doen, als je ze weet te hanteren. Maar natuurlijk doen we er alles aan om te voorkomen, dat we door vergissingen voor grote bedragen het schip in zouden gaan.'

► plaats door mevrouw Van Wachem. 'De naam 'Royal Dutch' past goed bij deze gelegenheid', stelde ze. Uit meerdere culturen en rassen zoekt een kweker met veel geduld en een groot vakmanschap naar de mooiste en sterkste combinatie om daarmee een goed commercieel resultaat te boeken. De 'Koninklijke' heeft het in de afgelopen honderd jaar in feite niet anders gedaan. Vanaf de eerste dagen is wat we nu kennen als de

Koninklijke/Shell Groep, een voorbeeld geweest van mensen uit verschillende culturen die elkaar vonden onder één



Terwijl teler Gijs de Ruiter toekijkt, verricht mevrouw Ely van Wachem de doop van de roos 'Royal Dutch'.

gemeenschappelijke noemer, als het ware de Royal Dutch banier'.

Mevrouw Van Wachem sloot af met: 'In de Middeleeuwen stond de roos voor liefde, schoonheid en vreugde. Lange tijd gold de rode roos als het symbool van martelaarschap; de witte roos daarentegen stond voor maagdelijkheid. Vandaag dopen we een roze roos. Ik wil de wens uitspreken dat deze eens gekend zal worden als het symbool van wederzijds begrip tussen mensen en dat de naam 'Royal Dutch' voor deze variëteit daar toe bij zal dragen'.

een onvergankelijke liefde

Een nieuwe roos heb je niet zomaar; aan de doop van de 'Royal Dutch' bijvoorbeeld ging zeven jaar kweekarbeid vooraf. Kweker Gijs de Ruiter: 'Steeds proberen we de roos te verbeteren, maar gelijktijdig blijft de bloem onvergankelijk in onze cultuur'.

de veredelingskas van De Ruiter aan de Voorweg in Hazerswoude is de broedplaats van kampioenen. Legendarische snijrozen als de Europeana, de Madelon en de Vivaldi zijn hier ontstaan. Gijs de Ruiter loopt keurend tussen de grote aluminium bakken door, bijna elke stap knijpend in de nog ijle knoppen van nieuwe rozen. 'Je zult bij het kweken altijd 'groene vingers' nodig houden', is zijn stelling. 'Dat zullen de bedrijven nog wel merken die gaan veredelen langs de weg van de genetische manipulatie. Dat loopt op den duur dood als je die groene vingers niet hebt'.

De Ruiter kweekt sinds 1942 rozen (een vervolg op de hobby van zijn vader die op de veengronden rond Hazerswoude boomkweker was) en mag dus spreken met autoriteit. Met broer Leen en zwager Chris gelden de De Ruiters tot de top van de vaderlandse rozenveredelaars en door de prominente plaats van de Nederlandse bloemenindustrie betekent dat tevens een wereldpositie. In 1984 was ook de Royal Dutch nog enkel zo'n spritje als Gijs de Ruiter er achterin zijn kas continu duizenden heeft staan. 'Per jaar laten we zo'n 50.000 zaailingen opgroeien', legt hij uit. 'Met wat geluk hou je dan vijf jaar later een nieuw rozenras over dat het commercieel goed kan doen. Soms heb je er twee, soms echter ook nul'.

het kweken van nieuwe rassen is vooral een kwestie van geduld. Een veredelaar brengt op vrij willekeurige wijze bestaande rassen bij elkaar in de hoop dat de hybride de beste eigenschappen van de twee ouders in zich sluit. Bij rozen - en daarin onderscheiden ze zich niet van andere snijbloemen - staan daarbij vier eigenschappen centraal: de houdbaarheid, de produktie per vierkante meter kasruimte, de resistentie tegen ziekten en natuurlijk de esthetische schoonheid van de bloem. 'Fase-I' in het

leven van een nieuwe roos is de periode van zaailing. Zoals gezegd, alleen al bij De Ruiter steken jaarlijks zo'n 50.000 zaailingen het iele groen boven de zaaibodem uit. Na 12 maanden resteert daar nog maar 1 procent van. De rest overleeft het oog en de groene vingers van de kweker niet.

Daarna volgt 'Fase-II', waarbij alle planten worden geënt op een onderstam. Bij deze keur sneuvelt nog eens ruim 90 procent. Van de 50.000 zaailingen brengen uiteindelijk zo tussen de 20 en 40 variëteiten het tot 'Fase-III', de beproeving in een pre-produktiekas. Voor de Royal Dutch gebeurde dat in het enorme glascomplex van Pouw Rozen in Den Kwakel.

De grootbloemige, roze roos heeft daar in de veredelingskas gewekte verwachtingen in de praktijk geheel waargemaakt. Gijs de Ruiter en teler Anton Pouw stonden steeds weer verbaasd over de hoge opbrengst van de in dat stadium nog slechts met een nummer aangeduide roos. De Ruiter: 'Helemaal wat je als kweker en teler wilt; een hoge opbrengst; een mooie, lange en ook rechte stengel die makkelijk te bewerken is en een gezonde plant. De klant heeft daarbij de garantie dat alle knoppen ook inderdaad uitkomen, terwijl deze roos in de vaas zo'n 12 dagen goed blijft. Dit is echt een roos die de teler en de klant geen teleurstellingen biedt'.

Is een nieuwe roos dan uiteindelijk commercieel geboren, is zij nog een paar bloemblaadjes af van de officiële doop. Want eerst moet de geestelijke vader van het nieuwe ras in binnen- en buitenland het zogeheten kwekersrecht vestigen, het 'octrooiëren' van het ras om deze tegen betaling in licentie te kunnen geven aan telers. Het kwekersrecht beschermt een bloem 20 jaar, maar zelden nog kan deze hele periode worden benut, aldus De Ruiter, 'want zodra een concurrent met een beter



V.I.n.r. zwager Chris en de broers Leen en Gijs de Ruiter

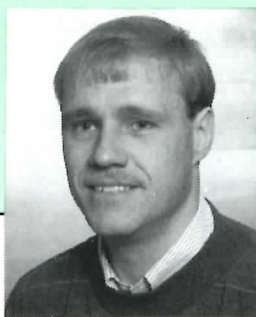
ras komt, kun jij het verder wel vergeten. Dan stappen de telers snel over. Bovendien houden ze je als kweker alert omdat de markt vraagt om steeds meer veelzijdigheid in de produkten'.

Bij de Royal Dutch heeft er tussen zaailing en doop zeven jaar gelegen. 'Dat is nog niets vergeleken met de potrozen', aldus Gijs de Ruiter. 'Daar heb ik vijftien jaar over gedaan om tot een goed ras te komen'. De Ruiter is de afgelopen jaren erg bekend geworden door het kweken van miniatuur-roosjes (Rosamini's) in een pot. 'Jarenlang heb ik gewerkt om het obstakel te vermijden dat de meeste kruisingen triploïde nakomelingen opleverden met 21 chromosomen wat dus niet deelbaar is', vertelt Gijs de Ruiter temidden van duizenden mini-dwergroosjes 'in opleiding'. Pas in april 1983 konden De Ruiter en Anton Pouw hun nieuwe produkt tonen en vanaf dat moment neemt de produktie van deze dwergroosjes explosief toe. We waren de absolute wereldkampioen in deze potroosjes, maar de concurrent is inmiddels ook geheel wakkker geworden', aldus De Ruiter.

de enorme groei van potrozen betekent volgens Gijs de Ruiter absoluut geen aantasting van de populariteit van de roos als snijbloem. 'De roos is een onderdeel van de internationale cultuur. Al in de oudheid had de roos een bijzondere betekenis voor mensen. Keizer Nero besteedde, omgerekend naar prijzen van nu, volgens de verhalen soms tonnen om zijn gasten op feestjes te bedelven onder de rozeblaadjes. En nog steeds staat de roos internationaal voor liefde en speciale, feestelijke gebeurtenissen. Een roos mag dan na enige tijd verwelken, maar als bloem is zij onvergankelijk'.

Dit keer wil ik graag twee onderwerpen de revue laten passeren, namelijk:

- B-2000
- OR-enquête



aan de **OR** de

'B-2000'

Vragen en opmerkingen hebben aangetoond dat niet iedereen volledig op de hoogte is van deze stuur-, c.q. werkgroep. Dat betreft dan zowel de functie, de samenstelling en niet in het minst mijn eigen positie. Om met het ontstaan te beginnen; jarenlang, vanaf 1976 loopt 'PLA' ofwel 'Project Lange Adem'. Het doel was de aanpassing van de bedrijfsvoering op alle schepen. Resultaten hiervan zijn de SGO'er en de ASV'er. In deze periode ontstond tevens het begrip 'rationalisatie', het proces dat, gebaseerd op scheeps-technologische ontwikkelingen en organisatieveranderingen, tot vermindering van het personeelsbestand aan boord moest leiden.

Halverwege 1987 was men binnen de organisatie van mening dat met het verschijnen van het handboek 'Moderne Bedrijfsvoering', 'PLA' achter ons lag en het gehele proces een andere fase was ingegaan. Vandaar dat men ook overging tot een naamsverandering. Alles wat te

maken zou hebben met verdere rationalisatie van de bedrijfsvoering kwam onder de noemer 'Bedrijfsvoering naar het jaar 2000, ofwel B-2000'.

De Werkgroep 'B-2000' buigt zich regelmatig over diverse zaken die onder deze vlag vallen. Bij het samenstellen van de werkgroep is afgesproken dat deze zou bestaan uit collega's van de afdelingen vlootbeheer en personeelszaken onder voorzitterschap van DFM. Tevens is de afspraak gemaakt dat er regelmatig koppeling naar en overleg met de Ondernemingsraad zou zijn. In 1987 was dat nog met de *Commissie Moderne Bedrijfsvoering*, maar deze commissie is samengevoegd met een aantal andere commissies tot de *Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken*.

samenstelling

Momenteel bestaat de 'B-2000' uit de volgende collega's; Joop Elias (DFM), Tino de Vries (DFP), Jaap de Ruiter (DFM/1), Rob van Kranen (DFP/1), Leo de Winter (DFM/2), Boudewijn Knoester (DFP/5), Nico van de Vecht (vloot) en tot slot ikzelf (vloot). U ziet zowel bij de heer van de Vecht als bij mij de toevoeging 'vloot'. Dat

brengt mij bij het tweede punt, namelijk mijn eigen positie. Het feit dat ik zitting heb in de B-2000 heeft alleen maar met de Ondernemingsraad te maken in die zin dat ik vanwege de OR op kantoor zit, en zodoende als vlootlid gemakkelijk bereikbaar en beschikbaar ben voor de 'B-2000'. Niet meer dan dat. De mening en uitlatingen over bepaalde onderwerpen en de bijdrage aan de discussies dienaangaande zijn gebaseerd op mijn eigen mening en niet die van de OR.

Een mooi voorbeeld hiervan is de nu lopende discussie rond de functieomschrijvingen. In de vergaderingen van de 'B-2000' is dit onderwerp van gesprek. Daar zit ik dan met een 'MO3-pet' op. Daarnaast komt dit punt ook aan de orde binnen de Ondernemingsraad. Op dat moment draag ik mijn 'OR-pet'. Dit betekent niet dat mijn mening over diverse zaken dan ook verandert, integendeel. Ik wil echter alleen aangeven dat mijn mening in de B-2000 niet die van de Raad hoeft te zijn.



Op dat moment draag ik mijn 'OR-pet'

OR-enquête

Zoals beloofd in de vorige 'Schip & Ka', dient hier aandacht gegeven te worden aan de enquête die in de december editie stond. De respons is nog lager dan tijdens de laatste gemeenteraadsverkiezingen, namelijk iets minder dan 12 procent. Dat neemt niet weg dat er dus een - zij het klein - resultaat is. De totale resultaten zijn uiteraard te verkrijgen op het secretariaat. Hier volgt een kleine greep uit de vragen.

Op de vraag of men de Raad een aanvulling vindt op andere overlegstructuren antwoordt 63 procent ja, 23 procent nee en 14 procent geen mening.

Een tegenvaller is het resultaat op de vraag of men de inbreng van de OR in zaken als beoordelings- en promotiesystemen van belang acht voor het resultaat. Hier antwoordt 47 procent ja, 33 procent nee en 20 procent geen mening. De reden dat ik

hier spreek over een tegenvaller is het feit dat dit typisch twee onderwerpen zijn waar de Raad, op grond van de wet, duidelijke bevoegdheden heeft.

Het merendeel van de collega's die gereageerd hebben, 63 procent, is van mening dat de Raad zich niet voldoende duidelijk opstelt binnen STB! Over de verslaggeving is een meerderheid, 83 procent, positief, maar daarentegen is ook een meerderheid, 63 procent, niet voldoende op de hoogte van de werkzaamheden van de Raad.

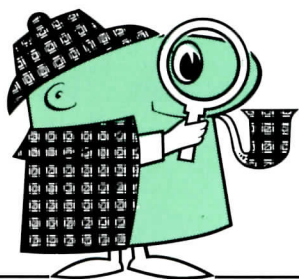
Dit is zomaar een greep uit de vragen. Een enquête hou je niet zomaar, met de resultaten moet je iets van plan zijn. Hierbij dient wel de (lage) respons meegewogen te worden. Dat neemt niet weg dat een aantal uitkomsten bevestigen dat op diverse punten overwogen moet worden daar anders mee om te gaan. Als voorbeeld misschien de positie van de Raad en zijn onafhankelijkheid. Dit is echter een punt dat niet vandaag op

morgen een radicale koersverandering noodzakelijk maakt. Dat kan ook niet. De wijze van vertegenwoordigend overleg binnen een organisatie is iets dat onder invloed van veel factoren tot een bepaalde vorm groeit. U moet er van overtuigd zijn dat wij regelmatig kritisch kijken naar hoe bepaalde processen van overleg lopen. Signalen van de achterban, zowel via de enquête als via op- en aanmerkingen, wegen zeer zeker mee.

Inmiddels is de kandidaatstelling voor de verkiezingen gesloten. Wij hopen op een voldoende aantal kandidaten. In de komende periode kunt U van de verkiezingscommissie berichten ontvangen over de lijsten, alsmede de stembescheiden voor de verkiezingen van 3 tot en met 17 september 1990.

Goede vaart, prettig verlof en vriendelijke groeten,

Ed Barsingerhorn.



wachtgebonden aandachtsgebieden

Reeds in het najaar van 1987 werden besprekingen gevoerd over wijzigingen in het beleid ten aanzien van de SGO/MO. Met name binnen de stuurgroep 'Bedrijfsvoering B-2000' werd hier aan gewerkt. Op 6 november 1987 zijn een

dertigtal officieren op kantoor geweest voor de bespreking van een discussiestuk. Resultaten waren de ontwikkeling van de MO-rangen en de ontwikkeling van een nieuw promotiesysteem. Eind 1988 werd een aparte

werkgroep 'SGO/MO' samengesteld. Deze werkgroep had tot doel het formuleren van voorstellen die moesten leiden tot een meer procesmatige en beleidsmatige betrokkenheid van de SGO/MO.

Concrete invulling zou geschieden via het creëren van een systeem van aandachtsgebieden, waardoor de SGO/MO zodanig in de scheepsbedrijfsvoering zou worden opgenomen, dat zich naast een effectievere inbreng ook meer arbeidsvreugde zou ontwikkelen. Er verscheen uiteindelijk een praatstuk, genaamd 'Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren'. Deze nota zou, voor het bepalen van de uiteindelijke vorm, besproken worden met MO'ers en met deelnemers aan '6 x 6'-bijeenkomsten.

niet ingevoerd

Het voorstel, zoals geformuleerd in de nota, ging uit van 'ranggebonden aandachtsgebieden'. De vrij brede discussie gaf echter aan dat er een situatie was ontstaan waarin een compromis moest worden gezocht tussen de wel degelijk aanwezige behoefte naar een 'soort' systeem als aandachtsgebieden, en de afwijzing van de voorgestelde vorm waarbij sprake was van een koppeling aan de rang. Resultaat was in ieder geval dat het Management, zonder afbreuk te willen doen aan de argumenten die in de aanvang gebruikt zijn om het systeem te ontwerpen, niet overging tot invoering.

ander voorstel

De duidelijke behoefte aan een dergelijk systeem, dat kon zorgen voor meer betrokkenheid van de MO'ers, dosering van ervaring, herkenning van verantwoordelijkheden en beter werkoverleg, stond pal overeind en werd door de uitkomsten van EOS nog eens

bevestigd. Van de 'Stellata' kwam vervolgens in september 1989 een voorstel voor een mogelijke oplossing.

Men was van mening dat het 'uniforme wachtschema' zich uitstekend leent voor een systeem van 'aandachtsgebieden'. De 'groepen' zoals aanwezig in Tekna worden verdeeld in drie gedeelten. Deze worden vervolgens gekoppeld aan het wachtschema. Een verzameling van groepen uit Tekna is zodoende gedurende drie weken het aandachtsgebied voor een bepaalde MO'er. Na drie weken, gelijk met het wisselen van de wacht, veranderen de MO'ers ook van aandachtsgebied. Kern van het systeem is dus een koppeling van een pakket groepen uit Tekna aan de drie verschillende wachten uit het uniforme wachtschema en dus per drie weken aan een MO'er. De bewuste MO'er verricht tevens de administratieve verwerking van de diverse werkzaamheden en aanvragen.

proef

Het Management gaf uiteindelijk toestemming om het voorgestelde en hierboven omschreven systeem aan boord van de 'Stellata' als proef te laten fungeren. Teneinde een indruk te krijgen van het functioneren werd besloten om een korte rapportage te doen, waarbij ook duidelijk de mening van de MO'ers moest worden vastgelegd. Inmiddels hebben er ook diverse gesprekken plaatsgevonden met opvarenden van de 'Stellata'.

resultaat

Uit de rapportages, alsmede de

gesprekken, blijkt in ieder geval dat het functioneren van het systeem als bijzonder positief wordt ervaren. Er is inderdaad sprake van een dosering van ervaring. Met het wisselen van de wachten krijgt men met alle aspecten van de bedrijfsvoering, diverse werktuigen en groepen te maken, hetgeen er voor zorgt dat men snel met het schip vertrouwd raakt. De inbreng in het dagelijkse werkoverleg blijkt ook veel beter te gaan. Een onderdeel dat nog aanzienlijk veel tijd voor de MO'ers tot gevolg heeft is de administratie door middel van Tekna.

voortgang

De 'Stellata' wordt nu beschouwd als het eerste schip waarop 'aandachtsgebieden' worden gehanteerd. In de komende tijd zullen twee hoofdwerktuigkundigen op diverse schepen geplaatst worden om daarop het systeem te introduceren.

functie-omschrijving

Tegelijkertijd met de discussie rond het systeem van aandachtsgebieden, vond in de stuurgroep B-2000 het opzetten plaats van de functie-omschrijvingen van de MO'ers en de scheepstechnici. Deze omschrijvingen zijn in concept vorm naar alle schepen gezonden om daar van commentaar te worden voorzien. Uit het commentaar dat tot nu toe is ontvangen blijkt dat er enige verwarring is ontstaan, vooral waar het deze twee, ogenschijnlijk tegenstrijdige, onderwerpen betreft. Voor alle duidelijkheid: beide zaken, aandachtsgebieden en de functie-omschrijvingen, kunnen naast elkaar bestaan.

De aandachtsgebieden richten zich puur op de praktijk en de uitoefening van de taak aan boord. De functie-omschrijvingen daarentegen zijn een overzicht van datgene dat minimaal van een bepaalde rang wordt verwacht. De functie-omschrijving dient als leidraad voor bijvoorbeeld de promotie en de training en opleiding, en moet niet worden gezien als een overzicht van de werkzaamheden aan boord.

Met vriendelijke groet,

Werkgroep B-2000



milieubeleid

- **Het milieubeleid vormt een integraal onderdeel van het algehele ondernemingsbeleid van STBV.**
- **Het doel van het milieubeleid van STBV is erop gericht om bij de uitvoering van haar activiteiten de uiterste zorg te besteden aan het milieu.**
- **Deze zorg heeft in het bijzonder betrekking op het voorkomen van water- en luchtverontreiniging, en het bij voorbaat zoveel mogelijk beperken van schade aan het milieu als gevolg van gebeurtenissen die zich desondanks kunnen voordoen.**
- **Het bereiken van dit doel vereist een actieve inzet van allen; zowel van de directie als van alle overige werknemers. Deze doelstelling heeft een zeer hoge prioriteit, en staat qua afweging op hetzelfde niveau als de andere primaire ondernemingsdoelstellingen.**
- **De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor het milieubeleid en de uitvoering die daaraan gegeven wordt, ligt bij de directie. Tot op het hoogste niveau in zowel de kantoororganisatie als aan boord geeft de bedrijfsleiding duidelijk blijk van haar actieve betrokkenheid bij de uitvoering van het milieubeleid.**
- **Iedere individuele werknemer heeft daarboven zijn eigen verantwoordelijkheid, die met zich meebrengt dat hij te allen tijde volgens richtlijnen en voorschriften en met de nodige voorzichtigheid en zorgvuldigheid werkt en daarbij geen onnodige risico's neemt ten aanzien van het milieu.**
- **Vanzelfsprekend zal het milieubeleid en de uitvoering daarvan te allen tijde in overeenstemming moeten zijn met de nationale- en internationale wetgeving.**





milieu



milieu



milieuplan

- Het **NALEVEN** van de nationale milieu voorschriften zoals gesteld in de 'Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen' en internationaal in Marpol 73/78.
- Het **TERUGDRINGEN** van de legaal toegestane operationele olielozingen.
- Een brongerichte aanpak om te komen tot **VERMINDERING** van de aan boord gegenereerde afvalstromen.
- Het **VERMINDEREN** van het afval afkomstig van verpakkingsmaterialen van onderdelen en goederen welke aan boord worden toegeleverd.
- Op een juiste wijze **RAPPORTEREN** ten aanzien van inadequate werking van havenontvangst-installaties.

actieplan 1990

- ◆ Het uitdragen van kennis aan alle betrokken werknemers ten aanzien van de regelgeving van de 'Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen' (Marpol 73/78). STBV zal vlootmedewerkers in de gelegenheid stellen, een speciale daarvoor bestemde cursus te volgen. Ook het publiceren van artikelen over dit onderwerp ten behoeve van alle medewerkers, zal de nodige aandacht krijgen.
- ◆ Over een periode van zes maanden zal een inventarisatie gemaakt worden van de milieubelasting welke door de schepen wordt veroorzaakt. In deze inventarisatie dient de mogelijk te bereiken vermindering van de milieubelasting te worden meegenomen. Aan de hand van de resultaten van deze inventarisatie zal een plan worden opgesteld om te komen tot een daadwerkelijke vermindering van de milieubelasting.
- ◆ Het op een juiste wijze rapporteren van onvolkomenheden van havenontvangst-installaties ten aanzien van afgifte van olie- en chemicaliënrestanten en huishoudelijk afval door schepen.

milieu



milieu



milieu



milieu



milieu



milieu



milieu



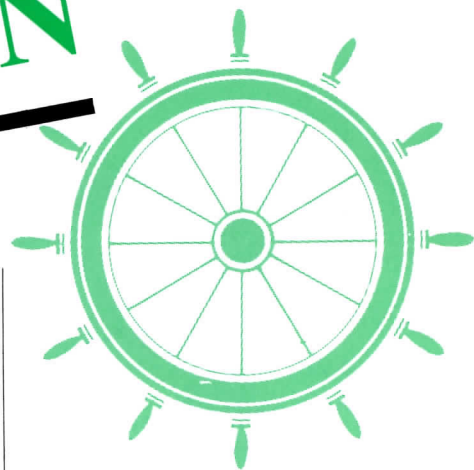
milieu



milieu



VAART HOUDEN



Op 25 en 26 april jl. werd in Londen de 'Marine Conference' gehouden. Deze conferentie vindt elke twee jaar plaats en wordt bijgewoond door vertegenwoordigers van SIM, de Shell-vloten en de trading functionarissen van Shell Operating Companies uit de gehele wereld. In totaal waren er 70 deelnemers.

Belangrijke punten die gedurende deze twee dagen naar voren kwamen en waarover gediscussieerd werd, waren: 'Exxon Valdez', Kwaliteit, Milieu en Veiligheid.

'exxon valdez'

Veel is gezegd en geschreven over deze enorme milieuramp, maar niet alles wat U in de pers heeft kunnen lezen gaf de juiste toedracht weer. Een korte samenvatting van het gebeurde, ter lering voor ons allen, is dan ook gerechtvaardigd.

Op 23 maart 1989 vertrok de 'Exxon Valdez' onder loodsaanwijzing van Valdez, Alaska. De loods werd ontscheept nabij het gebruikelijke loodsstation en de reis werd voortgezet via de zuid gaande 'traffic lane' van de 'Valdez Arm', de koers was 215 graden. Na ongeveer 10 mijl

verzocht de gezagvoerder de US Coast Guard om gebruik te mogen maken van de noord gaande 'traffic lane'. Gezien het feit dat er geen inkomend verkeer was of werd verwacht, werd dit toegestaan en de koers werd gewijzigd naar 180 graden. De bedoeling was om deze koers ongeveer 2 mijl te handhaven en om dan weer terug te gaan naar 215 graden en zodoende een bocht in de 'traffic lane' af te snijden. Nadat koers was gewijzigd naar 180 graden, verliet de gezagvoerder de brug en liet de navigatie over aan de derde stuurman. Helaas verzuidde de derde stuurman om na 2 mijl weer van koers te veranderen naar 215 graden, met als gevolg dat na 3 mijl stomen in de koers 180 graden het schip om 00.30 uur van de 24ste maart 1989 aan de grond liep op 'Bligh Reef' en 8 tanks lek raakten.

De gevolgen van deze ramp zou men als volgt kunnen samenvatten:

- 240.000 barrels crude oil weggestroomd, waarvan een maand later:
- 80.000 barrels waren verdampt
- 20.000 barrels konden worden verzameld
- 10.000 barrels op natuurlijke wijze werden verspreid; het restant belandde op de kusten van de 'Prince William Sound'.

In totaal werd 1.500 mijl kustlijn vervuild.

Om enige indruk te geven van de opruimingswerkzaamheden gedurende 1989 het volgende:

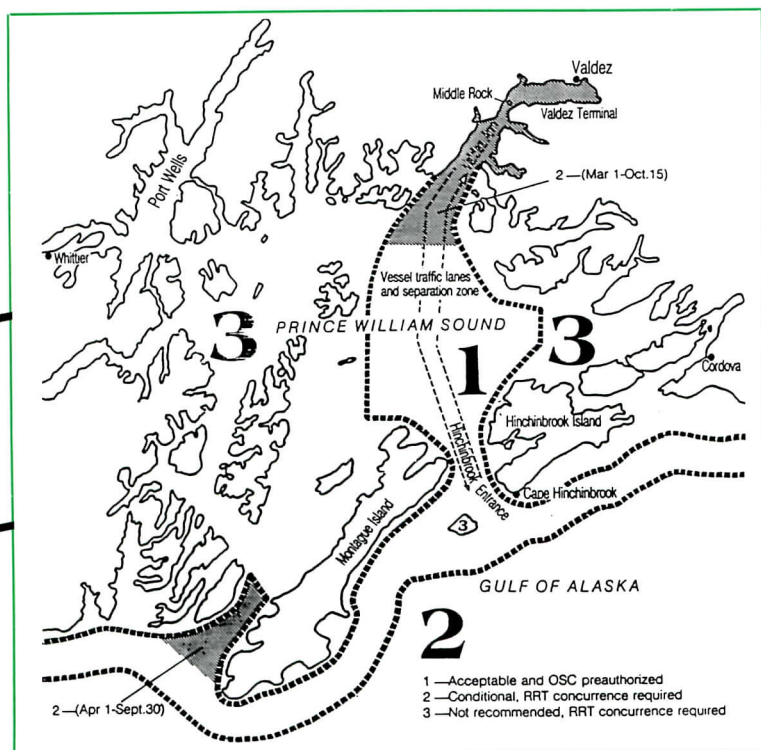
- 120 medewerkers van Exxon waren er rechtstreeks bij betrokken.
- 500 overheidsfunctionarissen werden ingezet.
- 10.000 mensen werden ingehuurd voor opruimings-werkzaamheden.
- 450 schepen werden door Exxon gehuurd voor schoonmaak-activiteiten.
- 100 vliegtuigen werden gecharterd.
- 2.000 ton equipment werd aangevoerd.
- 500 mijl kustlijn werd behandeld.
- 700 vluchten per dag werden uitgevoerd.

De totale kosten voor Exxon van deze milieuramp worden geschat op 3.000.000.000 US dollars (Nfl. 5.700.000.000.)

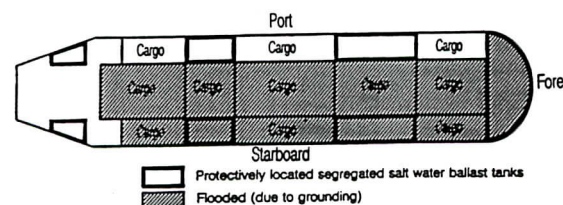
Dit bedrag komt overeen met 50 procent van het netto resultaat van de Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep in 1989 (zie onze telex RST 02940128 van 23 februari 1990).

Ter lering zou men de volgende punten moeten analyseren:

- Was het een verantwoorde beslissing van de gezagvoerder om de brug te verlaten?
- Was er een goede reisvoorbereiding?
- Was er een passage-planning?
- Deed men aan parallel-indexing?
- Was het navigatie-beleid gebaseerd op het principe dat 'één mans' fouten uitgesloten zijn?



Schematic of Exxon Valdez Showing Damaged Tanks



veiligheid

Onlangs werd gebruik gemaakt van de faciliteiten van de Vlissingse brandweer voor een tweedaagse brandbluscursus. Het was niet alleen voor de eerste maal dat van deze faciliteiten gebruik werd gemaakt, maar ook de samenstelling van de groep cursisten was uniek, namelijk SMT-leden, Marofs en ST'ers. Gezien de vele positieve reacties zijn wij voornemens hier mee door te gaan.

Binnenkort zult U overigens een andere grafische weergave van de ongevallenstatistiek in het 'Nieuws van Shell Tankers' aantreffen. Het voorstel van Huub Tummers (ASV'er aan boord 'Zafra') om de kolommen drie dimensionaal weer te geven, zal worden uitgevoerd.

ideeënbus

Naar aanleiding van de laatste publicatie over de Ideeënbus in Schip & Ka van februari jl., is door een aantal mensen gesuggereerd dat de aandacht die aan de Ideeënbus was geschonken wel wat aan de magere kant was. Waarschijnlijk was ruimtegebrek hier de voornaamste boosdoener. Ik kan U verzekeren dat het Managementteam de Ideeënbus een zeer belangrijk instituut vindt, dat alle aandacht verdient. Langs deze weg wil ik dan ook mijn dank en waardering uitspreken jegens allen die ideeën hebben ingediend - ook als ze niet beloond werden - en doe ik nogmaals een oproep aan U allen om vooral ideeën naar de Ideeënbuscommissie te blijven insturen: *ze zijn van harte welkom!*

quality
shipping
needs
quality
people

De hoofddoelstelling van het STBV-beleid voor 1990 is: 'naar gezonde winstgevendheid'. Deze doelstelling willen we realiseren door onder andere de kwaliteit van, en dienstverlening door scheeps- en walorganisatie waar mogelijk verder te verbeteren tegen de achtergrond van een voortdurend wisselende markt (klanten) en een verdere toename van de concurrentie.

Het Management van STBV heeft besloten om hier op een tweetal manieren naar toe te werken. Ten eerste door de implementatie van een kwaliteitsbeleid,



Quality
Management
Adviser
Arie Vlaar



(Quality Management) waarvoor ter introductie op de vloot, gezagvoerder Arie Vlaar tot Quality Management Adviser (QMA) is benoemd.

Ten tweede door het verkrijgen van de erkenning door de daartoe bevoegde instanties dat Shell Tankers BV een 'kwaliteitsborgingssysteem' (Quality Assurance) heeft ingevoerd ten aanzien van het verlenen van diensten. Ten aanzien van het tweede punt hebben de overheden van Nederland en Engeland als eerste de industrie de weg gewezen om tot verbetering van de kwaliteitszorg te komen door het opzetten en implementeren van kwaliteits-borgingssystemen welke gebaseerd zijn op nationale standaards (bijvoorbeeld NEN-ISO 9000-9004).

Een certificatie-instelling (bijvoorbeeld Lloyd's Register) adviseert en begeleidt de industrie bij het opzetten en invoeren van kwaliteitsborgingssystemen volgens nationale en/of internationale standaards. In Nederland wordt de erkenning verstrekt door de 'Raad voor de Certificatie', welke door de overheid is erkend.

Certificatie is beslist geen doel op zich, doch alleen een middel om autoriteiten, verzekeraars en eindgebruikers een grotere garantie te geven dat diensten in overeenstemming zijn met bepaalde standaards.

Het invoeren van een kwaliteitsborgingssysteem heeft zijn invloed op de gehele bedrijfsvoering van zowel de vloot- als de kantoororganisatie. Deze gedocumenteerde systemen zijn primair een instrument om de gehele bedrijfsvoering in de eigen onderneming te controleren en te beheersen. Ook dienen deze systemen vertrouwen te geven, zowel in kwantitatieve zin, als in kwalitatieve zin, aan afnemers van diensten die verleend moeten worden volgens overeengekomen specificaties en normen. Voor het opzetten van een kwaliteitssysteem van een bedrijf zijn de doelstellingen van de desbetreffende organisatie, de te verlenen diensten en de specifieke werkwijze binnen de organisatie van belang. Het kwaliteitssysteem van elke organisatie heeft daardoor een eigen karakter en zal van bedrijf tot bedrijf verschillen vertonen.

Wij hopen U spoedig nader te kunnen informeren aangaande de verdere stappen die genomen moeten worden op weg naar een - waar mogelijk - verbeterde kwaliteit van dienstverlening.

nieuwsvoorziening

De Werkgroep Communicatie heeft er in niet geringe mate toe bijgedragen dat, na de noodgedwongen verduistering van de 'Oceaanpost', weer in de nieuwsvoorziening aan boord van onze schepen zal worden voorzien. Elke werkdag (niet op zater-, zon- en feestdagen) zal via Marinet een krant met 2 pagina's aan boord verschijnen, met nieuws uit binnen- en buitenland, sport en het weer in Nederland.

Met vele groeten,
Joop Elias
Fleet Manager

vakantie en reis/ ongevallen- verzekering

In verband met het komende vakantieseizoen vestigen wij Uw aandacht op het volgende.

De tijdens vakantie in het buitenland gemaakte noodzakelijke medische kosten vallen onder de dekking van het OMS zoals aangegeven in de verzekeringsvoorwaarden onder het hoofd 'kosten geneeskundige hulp in buitenland'.

Echter geen vergoeding wordt gegeven voor kosten verband houdende met uitgesloten risico's zoals bijvoorbeeld de bijzondere risicosporten. Voor bijkomende kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals extra reiskosten, repatriëringskosten, kosten tengevolge van langere verblijftijd, wordt geen vergoeding gegeven.



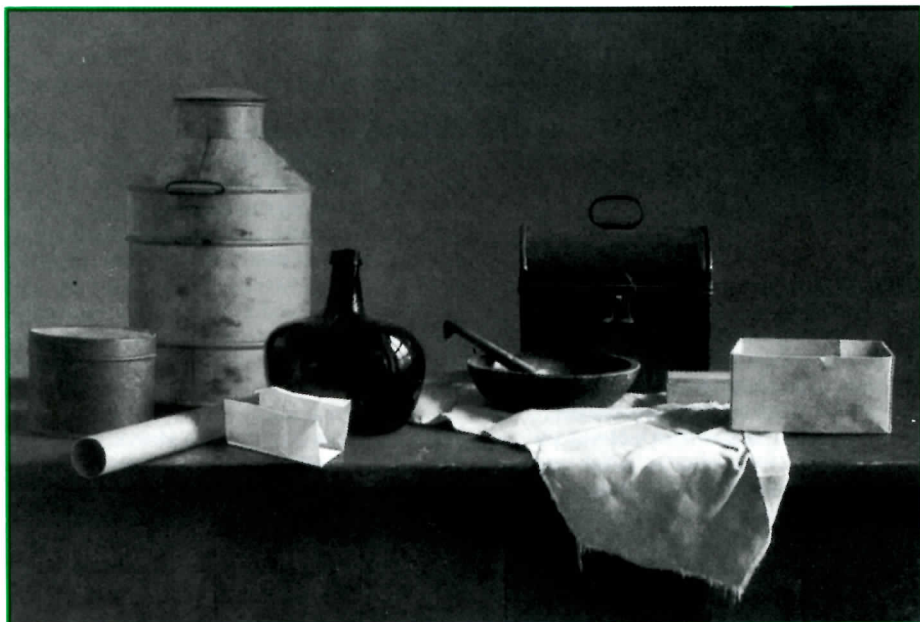
Gezien het voorgaande adviseren wij dan ook voor Uw vakantie en bij verblijf anderszins in het buitenland een aanvullende verzekering elders af te sluiten.

Voor leden die aangesloten zijn bij een algemeen ziekenfonds is het noodzakelijk dat zij voor hun vertrek een formulier bij het ziekenfonds aanvragen.

Indien U tijdens Uw verblijf in het buitenland medische kosten heeft gemaakt moet U deze direct na terugkomst indienen bij het OMS, waarbij tevens de noodzaak van de behandeling dient te worden toegelicht

moderne kunst uit Nederland en Singapore

Liefhebbers van Karel Appel, Rob Scholte, Anton Heyboer en Ans Markus opgelet! Van 7 tot en met 24 juni is er een tentoonstelling van werk van onder anderen deze kunstenaars dat U anders niet zo snel onder ogen krijgt, aangezien het in het bezit is van bedrijven. Omdat er ook kunst van Shell-maatschappijen te bezichtigen valt en omdat Shell één van de sponsors is, is de toegang tot de expositie in het Rotterdamse World Trade Center voor Shell-medewerkers zelfs gratis.



Dit schilderij van Helmantel is recentelijk aangekocht door Shell Nederland Chemie B.V., Rotterdam. Henk Helmantel werd in 1945 geboren in Westeremden (Groningen). Zijn opleiding tot beeldend kunstenaar vond plaats van 1961 tot 1965 aan de Academie Minerva te Groningen. Vanaf 1967 werkt hij in de voormalige middeleeuwse Weem (pastorie) in Westeremden als schilder van voornamelijk stillevens en kerkinterieurs. Hij exposeerde regelmatig in diverse plaatsen in Nederland en ook verschillende keren in het buitenland.

Behalve werk uit Nederlandse bedrijven, is er ook kunst van ondernemingen uit Singapore te zien. Organisator van de tentoonstelling is de Stichting Onderneming & Kunst, die een paar jaar geleden werd opgericht door drie jonge kunsthistorici. Drs Macha Roesink van de Stichting over de achtergronden van de expositie: *'Wij organiseren regelmatig tentoonstellingen waarop kunst uit het bedrijfsleven te zien is. Van iemand die vaak in Singapore kwam, hoorden we dat bedrijven daar de laatste tijd druk bezig zijn met kunst. Verder wisten we dat de kunst uit Singapore zich de afgelopen tien jaar sterk heeft ontwikkeld. We vonden het interessant daarvan iets in Nederland te laten zien. Hier heerst nog steeds het vooroordeel dat de Oosterse kunst al eeuwenlang hetzelfde is. Tegelijkertijd leek het ons leuk in Singapore werk van Nederlanders te laten zien. Er is daar al heel lang geen grote tentoonstelling van Westerse kunst geweest.'*

Na allerlei overwegingen besloot de Stichting vele vliegen in één klap te slaan. Ze stelde een expositie samen met moderne kunst uit het Nederlandse en het Singaporeaanse bedrijfsleven, die eerst in Rotterdam te zien zal zijn en daarna doorreist naar Singapore. Op beide lokaties wordt de tentoonstelling *'Modern Art travels East-West'* opgenomen in een

groter geheel van festiviteiten. Toevallig vieren alle twee de havensteden dit jaar een jubileum: de Republiek Singapore bestaat in 1990 25 jaar, Rotterdam zoals bekend 650.

Shell Companies in Singapore

De Stichting heeft inmiddels al zoveel ervaring met bedrijfscollecties, dat ze precies weet welke Nederlandse bedrijven Nederlandse moderne kunst bezitten. Van de benaderde ondernemingen waren er tien bereid zowel werken uit te lenen als een financiële bijdrage te leveren. Naast Shell zitten daaronder bijvoorbeeld de NMB Bank, het Bouwfonds Nederlandse Gemeenten, Nationale Nederlanden en de Rabobank. Van Shell Nederland zijn werken uit het Centraal Kantoor, het KSEPL en Hofplein 19 (SNC) te zien. Het gaat onder meer om schilderijen van Armando, Gerrit Benner, Willem Hussem, Lucebert en Henk Helmantel. In Singapore heeft de Stichting Onderneming & Kunst zich laten bijstaan door Constance Sheares, die vroeger conservator was bij het National Museum in dat land. Onder de zeven deelnemende bedrijven uit Singapore zitten ondernemingen als IBM Singapore, de Singapore Trade Development Board en Shell Companies in Singapore. De Singaporese tak van Shell besteedt veel aandacht aan kunst. Ze heeft bijvoorbeeld een

zogenoemd Discovery Art Exhibition Scheme gelanceerd, wat inhoudt dat talentvolle jonge kunstenaars regelmatig kunnen exposeren in een centraal gelegen gebouw van Shell. Ook buitenstaanders hebben toegang tot die tentoonstellingen.

verbaasde kunstcritici

Tijdens de selectie van de werken die op de tentoonstelling *'Modern Art travels East-West'* te zien zullen zijn, heeft de Stichting zich laten leiden door twee uitgangspunten: de gekozen kunst diende representatief te zijn voor de collectie van het betreffende bedrijf en de expositie als geheel moest een goed beeld geven van de beeldende kunst van Singapore en Nederland in de afgelopen 25 jaar. In totaal zullen er zo'n tweehonderd werken van ongeveer honderd kunstenaars te bewonderen zijn. Op de eerste tentoonstelling van de Stichting Onderneming & Kunst, KunstZaken in december 1988, kwamen 16.000 mensen af. Macha Roesink hoopt dat dit aantal ook dit keer bereikt wordt: *'Het is moeilijk daar van tevoren uitspraken over te doen. Dit is natuurlijk iets heel anders dan de Van Gogh-tentoonstellingen. Maar ik weet zeker dat mensen ook hier veel plezier aan kunnen beleven. Er zijn werken te zien die je anders alleen onder ogen krijgt als je een afspraak hebt in een bepaald bedrijf. Ik denk dat een heleboel mensen*

De tentoonstelling 'Modern Art travels East-West' is van 7 tot en met 24 juni te bezichtigen in het Rotterdamse World Trade Center. De openingstijden zijn van maandag tot en met vrijdag van 10.00 tot 17.00 uur en in het weekend van 11.00 tot 17.00 uur. Shell-medewerkers kunnen op vertoon van hun pasje gratis naar binnen, voor anderen is de toegangsprijs f2,50. Stichting Onderneming & Kunst is graag bereid tot het geven van rondleidingen aan groepen. Geïnteresseerden kunnen tot een dag voor de door hen gewenste datum contact opnemen met de Stichting. Een rondleiding duurt een uur en kost f75,-. Het telefoonnummer is 020 - 6657067.



verbaasd zullen zijn als ze merken welke kunst er binnen die bedrijven aanwezig is. Ook kunstcritici.'

genieten

De Stichting organiseert de tentoonstelling niet alleen vanuit haar idealen om moderne kunst uit het bedrijfsleven voor een groter publiek toegankelijk te maken en om ondernemingen te stimuleren zich meer met kunst bezig te houden. Ook haar eigenbelang is ermee gediend. De activiteiten van de Stichting zijn namelijk in twee helften te verdelen: behalve exposities op touw zetten verstrekt ze ook adviezen aan bedrijven over hun kunstbeleid. Om klanten te krijgen voor die laatstgenoemde poot onder de stichting, is het vanzelfsprekend niet ongunstig af en toe goede, de publiciteit trekkende exposities op te zetten. Roesink: 'Ze vormen ons visitekaartje. Het geven van adviezen over kunst is een vrij abstract produkt. Daarom is het handig als bedrijven op een ander manier een indruk van ons kunnen krijgen. Via die tentoonstellingen bewijzen we ons organisatietalent.' Waarom vindt Roesink het belangrijk dat bedrijven met kunst bezig zijn? 'Ik geniet zelf heel erg van kunst en ik vind het leuk als ik anderen er ook voor kan interesseren. Mijn ervaring is dat zodra mensen binnen een bedrijf meer van kunst te weten komen, ze er enthousiast voor raken. Hoewel het altijd wel zo zal blijven dat als je binnen een bedrijf iets aan kunst doet, vijftig procent van de medewerkers geen enkele interesse toont. Maar de andere vijftig procent vindt het leuk en voor die mensen doe je het.'

tuttig

De adviesactiviteiten van de Stichting Onderneming & Kunst lopen uiteen van het maken van een voorselectie voor kerstkaarten tot het samenstellen van een catalogus over de kunstcollectie van een onderneming en het uitkiezen van kunstenaars die een jaarverslag mogen verlevendigen. 'Onze werkwijze is dat we altijd tekst en uitleg geven over de kunst die we aan bedrijven adviseren of die op onze tentoonstellingen hangt. Zo geven we op de komende expositie rondleidingen. Maar het is niet zo dat we onze visie doordrukken. We houden altijd rekening met de smaak van het bedrijf. Als we kunstwerken helpen uitzoeken die op werkkamers komen te hangen, mag het natuurlijk niet zo zijn dat het personeel er met tegenzin naar kijkt. Er is trouwens geen peil te trekken op het commentaar dat je krijgt. De ene keer vinden mensen ietsuttig en de andere keer is het te abstract. Wel hebben we twee richtlijnen. De eerste is dat je in een grote zaal niet iets kriebeligs moet hangen, maar iets expressiefs dat vanuit de hele ruimte goed te zien is. De tweede dat een bedrijfscollectie er interessanter op wordt als je van een kunstenaar meer dan één werk aanschaft. Op die manier krijg je al meteen een betere kijk op iemand, ook zonder dat er een bord met uitleg bijstaat.'

hap-snap

Vanwege haar studie en haar werk is Macha Roesink de aangewezen persoon om het kunstbeleid van Shell tegen het licht te houden. Wat vindt ze ervan? 'Shell doet een hele hoop aan kunst, zeker ten opzichte van andere bedrijven. Ik wil voorstellen dat ik het leuk vind dat er

dus dingen gebeuren. Maar ik denk dat met hetzelfde budget meer effect gesorteerd kan worden. De verschillende lokaties stemmen hun beleid en hun budgetten niet op elkaar af. In het Centraal Kantoor in Den Haag worden regelmatig tentoonstellingen georganiseerd in de tunnels die de gebouwen met elkaar verbinden, de tunnelexposities. Die zouden bijvoorbeeld door kunnen reizen naar andere lokaties. Op die manier kan je de overheadkosten naar beneden brengen. Je zult wel wat meer begeleidende foldertjes moeten laten drukken, maar dat kost weinig extra geld'.

'Er zijn heel veel variaties in het kunstbeleid mogelijk. Je zou bijvoorbeeld ook een aankooptentoonstelling kunnen opzetten met werken van één kunstenaar, waaruit alle lokaties één object mogen kiezen. Dan wordt het allemaal wat minder 'hap-snap'. Want als overal een beleid voor bestaat, waarom zou je je kunstbeleid dan om de paar jaar veranderen? Maar ik wil mijn mening absoluut niet opdringen. Sommige bedrijven willen juist een ad-hoc-kunstbeleid. Dat respecteer ik natuurlijk.'

kalligrafie

Roesink heeft het idee dat maar een klein groepje Shell-medewerkers weet wat er allemaal aan kunst te genieten valt binnen of buiten de muren van Shell-gebouwen. Daar lijkt ze gelijk in te hebben. Wie is er bijvoorbeeld van op de hoogte dat er vanaf 1951 minstens 25 opdrachten aan kunstenaars zijn verstrekt, van het maken van een zeemeermin voor Hofplein 19 tot een eigentijdse sculptuur voor SNI in Rijswijk? Wie de leemte in zijn of haar kennis van de kunst binnen Shell (en andere ondernemingen) wil wegwerken, kan een begin maken door een bezoek te brengen aan de tentoonstelling 'Modern Art travels East-West'. Aardig is dat Roesink een schilderij dat in het bezit is van Shell (maar alleen met de nodige moeite te bezichtigen valt, omdat het in de directiegang van het Centraal Kantoor hangt) het mooiste werk vindt van de hele expositie. 'Dat klinkt misschien als vleierij, maar ik vind het echt mooi. Het gaat om een olieschilderij van Willem Hussem. Met heel weinig middelen, er staan maar een paar strepen en vlekken op, heeft hij een heel expressief schilderij gemaakt. Hussem liet zich al in de jaren vijftig inspireren door de Oosterse kalligrafie. Dat herken je meteen in dit schilderij. Het past dus ook heel goed binnen de tentoonstelling.'

VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

Situatie aan boord 20.05.1990

m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: W. Bosma
Hwtk.: E. Dallinga
MO1: L. van den Ende (30/5 1e stm. F.B. Schröder)
MO2: H.T.J. Meyer (30/5 MO1 E.S. Petrusma)
MO3: G.H. Reitsema, J. Buren
MO4: A.J. Haasnoot
Roff.: I.R. Williams
Stag.: N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen
Tech.: J.M. van Hoeven, J.W.P. Grommen
Hovo: L.J.W. Broenink (C.P. Hoogesteger)
CPO: Bingen
PO: Sukardi Achmad
G1S: Muyoto, Sur'an Gozali
G2S: Herman Lumohing, Makrop
ASTD: Masiran
CHCK: Suharto Bin Jasin

m.s. 'Caurica'

Gezagv.: M.F.D. Becx
1e Stm.: H.A. van der Want
Hwtk.: J.A. de Groot
MO2: G.H.G.M. Scheres, J.G. Verbeek, H.E. Becht
MO4: R.A. Hens (22/5 C.G.A. Ligtvoet)
Roff.: W.N. Bradshaw
Tech.: K. van der Sluis, E.H. Vissia
Hovo: H. Otter
CPO: Moh. Sjansudin
PO: Abdul Rasjid
G1S: Ubus Moh. Ili, Achmad
G2S: Saruly, Mohamad Amin
ASTD: Suhara
2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
1e Stm.: T.H. Tromp
Hwtk.: J.L. de Bondt
2e Wtk.: R.J. Bosman
MO4: M.J. Oosterkamp
Stag.: D. van Steenis
Off2: Arsamada Marwi
Off3: Susmanto
Eng4: Jenafry
Rdof.: Trijono
CPO: M. Bin Satimin
PO: J.D.M. Paath, Kamal Adyaprana
G1S: Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, A. Siradjudin, Salam Nurdin
ASTD: Salim
JSCJ: Maruji
HECA: Tjasmito
2NDC: S. Bin Ngaripandi

m.s. 'Etrema'

Gezagv.: J.W. Nieuwerf
1e Stm.: R. Dijkstra
Hwtk.: J. Kruysse
2e Wtk.: J.D. Compiet
MO4: A.J. Geerds
Rdof.: K.B. Nurardja
Off2: F.X.F.A. Luntungan
Off3: O. Makangiras
Eng3: Kamarudin Maz
Eng4: S.F. Pangemanan
CPO: O.O. Suntoso
PO: Andrias An Data, Mohamad Sibli
G1S: J. Ben Pattilima, Max Donald Hosang, Rukning B. Abuhusen, Johnny Yosepanus Elias
G2S: Mochamad Ismail, Solihin, Eddy Haryanto
ASTD: Abdul Asid Moniri
JSCJ: Asmori Bin Moi
HECA: Moh Idris Sopandi
2NDC: Slamet Thohir

m.s. 'Fossarina'

Gezagv.: G.J. Knol
Wnd. 1e Stm.: J.A. Koenraad
Hwtk.: J.B. van Haaster
2e Wtk.: J.A. Willems
Rdof.: F. Achyari
Off2: F.D. Prihandjono
Off3: R. Kurnianto
Eng3: M. Pangaribuan
Eng4: Johnny Edward
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Jamil Erang, Buntaran
G1S: Madjen Nawi, Sunaela Fardiyanto, Achmad Husin, Wahyutomo
G2S: Moh. Nasir, Muhamad Rodji, W. Tjuandy
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Inuh Bin Tamin
HECA: Sardi
CHCK: Tanggan Bin Idris

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: B. Ritman
Wnd. MO1: J. de Boer
Hwtk.: C.H.J. van Dijk (30/5 H. Brand)
2e Wtk.: R.H. de Haan
Stag.: B. Meerstadt, L.F. Maas, R.J. Blonk
Rdof.: Nendissa
Off2: R.F. Abbas
Off3: Moh Tohir Laisa
Eng3: S. Wartama
Eng4: R.B. Subijakto
CPO: Monafi
PO: Mamam Suwarman, Ilham Pandj M.
G1S: Sukkur, Jaja Ahmur, Sutirman, O. Nahhu
G2S: E. Sukirman, Addullah B.

Moh Arif, O. Arif
ASTD: Sudarmono
JSCJ: Sukma Gunawan
HECA: Purnomo Jasman
2NDC: Musali

m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: A.J. Both
1e Stm.: D.J. Mittelmeyer
Hwtk.: J.P. Kalkman
2e Wtk.: M.J. Parent
Stag.: J.H. Muselaars
Rdof.: D. Saron
Off2: D. Utomo
Off3: A.M. Husain
Eng3: B. Agusdin
Eng4: T.H. Sujadi
CPO: H. Hasanuddin Pohan
PO: S. Bachri, M. Bin Muridi
G1S: Daie, Arifuddin, Sugandi, Wawan Herawan
G2S: P. Simanjuntak, Burhan, Acmad
ASTD: Abraham Pieter Wille
JSCJ: Mohamad Nasir
HECA: Zainal Abidin
2NDC: Sidik

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Stm.: F. van Bommel (28/5 W. Beekman)
Wnd. 2e Stm.: A.W.F. Pera
3e Stm.: T. Barth, M. van der Woud
Wnd. Hwtk.: M. Schmidt
2e Wtk.: L.F. Kruyt
3e Wtk.: K. Elshout, A. van Beek jr.
MO3: N.G. Butter
MO4: H.A.J. Stoop, N. de Vries
ASV: P.P. van der Pol
Rdof.: M.M. Kasio
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Dondokambey, Ali Mudin
G1S: Dukak, M.J. Sitepu, M. Hosen, Daud Sonan, Ashari Bin Abdi, Abdul Haris Bin Tjal, O. Irmal
G2S: Bin Nasik, Suparno, A. Munandar Atet
HECA: S. Nurdin
ASTD: Annas Idham
JSCJ: Rakli
2NDC: Maman Suparman

m.s. 'Niso'

Gezagv.: T.W. Scharrenburg
3e Stm.: D. Gadjradij
Hwtk.: P.J. de Lange
2e Wtk.: F.A.J. Boot, H. Waitz
3e Wtk.: P.J. Farla
MO1: H.A. Kamsteeg
MO3: P.C. Hollander

MO4: P.H. Ekkebus
Roff.: D.K. Sanger
Stag.: F.C.M. Buys
ASV: R.E. Curial
Wass.: O.A. Koetje
Tech.: B. Corputty
CPO: Pieter Nikijalun
PO: M. Simandjuntak, Adi Sutoro
G1S: Maximilian Kansil, Sudjiman, Abdul Djabar, Eddy Subardi
G2S: Faisal, Mohamad Sukran, Jaya Sujai
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Irdham Anas
HECA: Sugito Mitra S.
2NDC: Sadikin Sumantr

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: W. Koeze (30/5 W.J. Netelenbos)
Hwtk.: E. van Anen
MO3: J.P.J.G. Yzerman, R.W. Eeuwijk, G.R. Bos, R.W. Eeuwijk
MO4: H. Remmerswaal
Roff.: N. Macaskill
Stag.: M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade
Tech.: A. van der Windt
ASV: N.H. van der Geugten, S.H.J. Gieling, A.A.O. Schenk
Hovo: H.W.J. van Haarst
CPO: Hengky S. Pasumi
PO: Syaful Anwar
G1S: Lalan Djaelani, Supartoyo
G2S: Umar, R. Latuheru
ASTD: Muhajidin
2NDC: D. Abdu

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: A. Leffers
2e Stm.: R.M. van de Aa
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse (25/5 T. Scholte)
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
MO3: K.G.E. Lieshout
MO4: A. Eijgenraam, J.F. van Dijk
Stag.: R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Abdon Tatuwo
G1S: Munir, Achmad Marpudin, Abdul Haji S., Mat Nawi Bin Monai
G2S: Achmad Fadjeri, Abdul Hadi
ASTD: Fandi Bin Satam
HECA: Djabar Tilamahu
2NDC: Aksan Busri

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: G. Buma
1e Stm.: H. van Popta
2e Stm.: P.A. Vermolen

3e Strm.: J.N.M. Sinnige
Hwtk.: J.L. van der Rijnst (20/5 J. Hensbroek)
3e Wtk.: F.H. de Jong, T.W.P.B. Vermolen
MO4: M.B. Siderius
Rdof.: Manalu
CPO: Gunugn H. Ritonga
PO: Sjaifullah Siregar, Abdul Rachman
G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muhammad, Abdul Halil, Mail Bin Toyib
G2S: K. Rukman, Usman Madjoka, Dedi Bukhori
HECA: Irsal
ASTD: Umar Bin Salian
JSCJ: Bahari Madruisdi
2NDC: Suparman

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer
1e Strm.: F.J. Kronenberg
Hwtk.: M.F. Koens
MO2: P. Molendijk
MO3: A.M.H. Vossen, F. van Troost
MO4: P.G. Harts
Rdof.: M.J. Hogan
Stag.: F. Kessener, F.U. Pernalds
Tech.: E.L. Boldewijn, F.W. Bosson
Hovo: A.P. Maat
CPO: Ch. A. Rumengan
PO: Paniran
G1S: M. Nafir, Mohamad Nasir
G2S: Mashuri, Mardas Bin Jamsir
ASTD: Suryana
CHCK: Sujai

m.s. 'Spectrum'

Gezagv.: J.M. Huygens
Hwtk.: D. Westdorp
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO1: A.L.M. Nagelkerke
MO2: R. Roor
MO3: J.D.C. Plug, H. Brugts
MO4: A. Blok
Rdof.: G.G. Murray
Stag.: P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. van Grootel
Tech.: F. Oostdijk, P.M. Hendriks
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Ahmad Serang
G1S: Nasril Bin Matjilis, Achmad Dasuki
G2S: Hery Kaharu, Nasperi Bin Igwan
ASTD: Suharto
2NDC: Mohamad Jusuf

m.s. 'Sponsalis'

Gezagv.: W. Hoogendijk
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
2e Wtk.: J.E. Nijhuis
MO1: S.S. Abma
MO2: B.E. Broekhuysen, H. Oudenes
MO3: P. Kees (27/5 P.H. Stegeman)
MO4: R.A. Schroevers
Rdof.: I. Hopkins
Stag.: P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer
Tech.: R.J. Dekker (27/5 G. Struik), J.J. van Triet, M.J.W.A. Schuurs
Hovo: J.H.A.J. Orië
CPO: K. Naim Bin Dulasik
PO: Maman Suparman
G1S: Abdul Manika, Ardiansjah
G2S: Komarudin Pukasan, Bin

Jumadin
ASTD: Mostafa Bin Monai
2NDC: Husjardi

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
Hwtk.: H. Japin
2e Wtk.: J.J.F. Govers
MO1: C.B. Sliker
MO2: R.L.H. Mooring
MO3: L.P.A. van Saasse, G.J.A.M. Voets
MO4: H.J.K. de Boer
Stag.: S.W. van den Brink, P.A. Zwolle
ASV: R.B.F. Stroet, L.R. Stevens, J.P. de Landes
Hovo: J. Roosenburg
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Mahmud
G1S: Husni Thamrin, Paulus Wattimena
G2S: D. Rodjali, O. Sungkono
ASTD: Safei Bin Hadarun
2NDC: Mandawi

m.s. 'Zafra'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Strm.: J. Jongeneel
Hwtk.: J. Smid (25/5 F. Bakker)
2e Wtk.: J.E.A. Westerbeek
MO1: F.A.M. Vergroesen
MO2: N.J.C.M. van der Palen
MO3: T. Franssen
MO4: J.F. Bastiaansen
Tech.: P.H.H. Tummers, W.H. Klein
Rdof.: S. Rizal
CPO: Max C H Ferdinandus
PO: Sulaiman
G1S: Rudolph H.J. Lapien, Muh Irwan
G2S: Timbang, Sugiarto
ASTD: Harun
HECA: Abd. Rodjah Moh Ili
2NDC: Endi Suryadi

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul
1e Strm.: W. Holwerda
Hwtk.: K.L.J. Aertssen (4/6 B. Oudkerk)
MO2: A.B.M. Bokkers
MO3: P.J.B. de Jong
MO4: J.X.J. Klaaysen
Tech.: E.R. van Engel
Rdof.: H. Anwar
CPO: Rustam Zen
PO: F.X. Djoko Nursjamed
G1S: Mohamad Tuppu, Amir Hanif
G2S: Sutjipto, A. Jalaludin Kohar
CHCK: Kusnan Koesman
ASTD: Achmad Mutohar
2NDC: Abdul Razak

onze vlootjubilaris



J.J.J. Ludekuse
2e werktuigkundige
25 jaar op 09.06.90

geboren

In de vorige editie van *Schip & Ka* stond een fout. Marvin, zoon van 3e stuurman M.R. Vogelpoel en mw. M. Vogelpoel, is geboren op 7 april 1990 en niet zoals stond vermeld op 16.02.90. Excuses.

over naar Groep binnen Nederland

01.04.90 - 2e Wtk.: A. Houwaard jr. (NAM)

met pensioen

01.05.90 Gezagv.: R. Knol
01.05.90 Hwtk.: H.L. de Koning

uit dienst

ASV: C. Vogelzang
ASV: R. Vijlbrief
ASAW: R.M.J. van Dijk

walpersonalia

uit dienst

01.06.90 - G.M.J. Debets (DFF/3)

in memoriam

Op 23 april jl. is op 40-jarige leeftijd overleden de heer **F.W. Mooiweer**. De heer Mooiweer was tot 1 maart 1987 als 3e werktuigkundige werkzaam bij Shell Tankers B.V., waarna hij is overgeplaatst naar Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis.

whitbread round the world race

'equity & law II' weer terug op het noordelijk halfrond

Op 17 maart 1990 waren duizenden mensen uitgelopen om de start van de resterende 22 schepen in de Whitbread Round the World Race te zien. Het was de tweede keer dat de vloot startte in Punta del Este, alleen nu om terug te keren naar het Noordelijk halfrond. De bemanning wachtte een etappe van ruim 10.000 kilometer lang, langs de kusten van Uruguay, Brazilië, Guyana, Suriname en Venezuela, door het Caraïbisch gebied naar Fort Lauderdale in Florida. Evenals in de eerste etappe passeerde de vloot de Steenbokskeerkring, de Evenaar en de Kreeftskeerkring. Deze koers betekende dat het beruchte windstille gebied rond de Evenaar (de Doldrums) de bemanning weer parten kon gaan spelen.

Al snel was de bemanning weer gewend aan het ritme van de zee en aan de wachtdiensten. De wacht bestond uit vijf man, zodat er twee wachtgroepen waren. De wacht wisselde overdag na zes uren en 's nachts na vier uren.

walvissen op bezoek

Drie dagen na de start kreeg de 'Equity & Law II' een escorte van walvissen. De walvissen volgden de koers van het schip en kwamen soms bijna langs. De bemanning aan boord wist dat eerder in de race de Franse 'Charles Jourdan' en de Belgische 'Rucanor' een flinke schade hadden opgelopen na een botsing met een walvis. Bij de 'Rucanor' was zelfs het hele roer verdwenen, zodat de schipper moest besluiten terug te keren naar een haven. Deze wetenschap zorgde ervoor dat de bemanning toch wel opgelucht adem haalde, toen de walvissen besloten dat het genoeg was geweest.

Het weer zat de eerste dagen niet echt mee. Volgens de handboeken waaide in dit gebied de Zuid-Oost passaat, zodat de schepen voor de wind een spinnakerkoers konden varen. In werkelijkheid stond de wind recht op de kop en moest er tegen wind en golven worden opgebokst, om de

meest Oostelijke punt van Brazilië te kunnen ronden. In deze dagen vocht de bemanning van de 'Equity & Law II' een onderlinge wedstrijd uit met de 'Creightons', die al enkele dagen in zicht was. Het lukte de bemanning niet dit schip achterin te laten. De koers werd nog verder naar het Oosten verlegd.

Op 28 maart werd de Oostelijke punt van Brazilië tussen Recife en Natal gerond. Er kon nu een andere koers worden ingezet en eindelijk kwam de spinnaker bovendecks. De 'Equity & Law' was op weg naar de Evenaar. Aan boord was dit merkbaar aan de ondraaglijke warmte. De zon stond bijna recht boven het schip, zodat er geen schaduw aan boord te vinden was. Benedendecks liep de temperatuur op tot ruim 35 graden.

de evenaar over

Toen de boordkalender 31 maart aangaf, kruisde de 'Equity & Law II' de Evenaar. De zon draaide nu weer met de klok mee en vanuit de herfst was de bemanning de

Na op het Zuidelijk halfrond de wereld letterlijk te hebben rondgevaren, is de Whitbread-vloot langs de kusten van Zuid-Amerika en Midden-Amerika teruggekeerd naar het Noordelijk halfrond. Adviesgroep CombiNed - één van de co-sponsors van de 'Equity & Law II' - volgde de race op de voet en hield ons op de hoogte.

lente ingevaren. Door dicht onder de kust van Brazilië te blijven, was het gelukt de windstille van de Doldrums te ontlopen. Tijdens het radiocontact met de andere schepen bleek, dat de schepen die verder uit de kust een route hadden uitgezocht, inderdaad stillagen. Die nacht werd de aflossing gewekt met de mededeling dat het regende. Toen de nieuwe wacht aan dek kwam, vonden zij de collega's in T-shirts, korte broek en gillend van de lach. Het was 1 april.

Toch kreeg de 'Equity & Law II' haar portie licht weer. De zwakke wind kwam recht van achter en dat maakte het moeilijk de snelheid te handhaven. Omdat de wind 'zoekerig' was, moest er regelmatig worden gegijpt (het grootzeil naar de andere kant brengen). De kleinere boten achter de 'Equity & Law II' hadden wel een goede wind en liepen snel in.

de laatste loodjes

Toen de wind wat doorzette genoot iedereen van het zeilen in dit gebied. Tussen de eilanden was veel scheepvaartverkeer en dat maakte het gezellig varen. Dat alle lekkere dingen als koekjes, kaas en kauwgom alweer een tijdje op waren, was onder deze omstandigheden te overkomen. Dat het einddoel van deze etappe naderde, bleek onder andere uit het bezoek van een schip en twee vliegtuigen van de US Coastguard.

Tijdens de oversteek van de Bahama's naar Florida kwam de 'Equity & Law II' in het vaarwater van een grote tanker. Na via de marifoon kennis te hebben gemaakt en te hebben uitgelegd in een wedstrijd te varen, kreeg Dirk Nauta van de gezagvoerder van de tanker ruim baan.

Hoewel deze etappe op handicap niet is gewonnen, bleef de 'Equity & Law II' een stevige positie houden in de non-maxi divisie.

