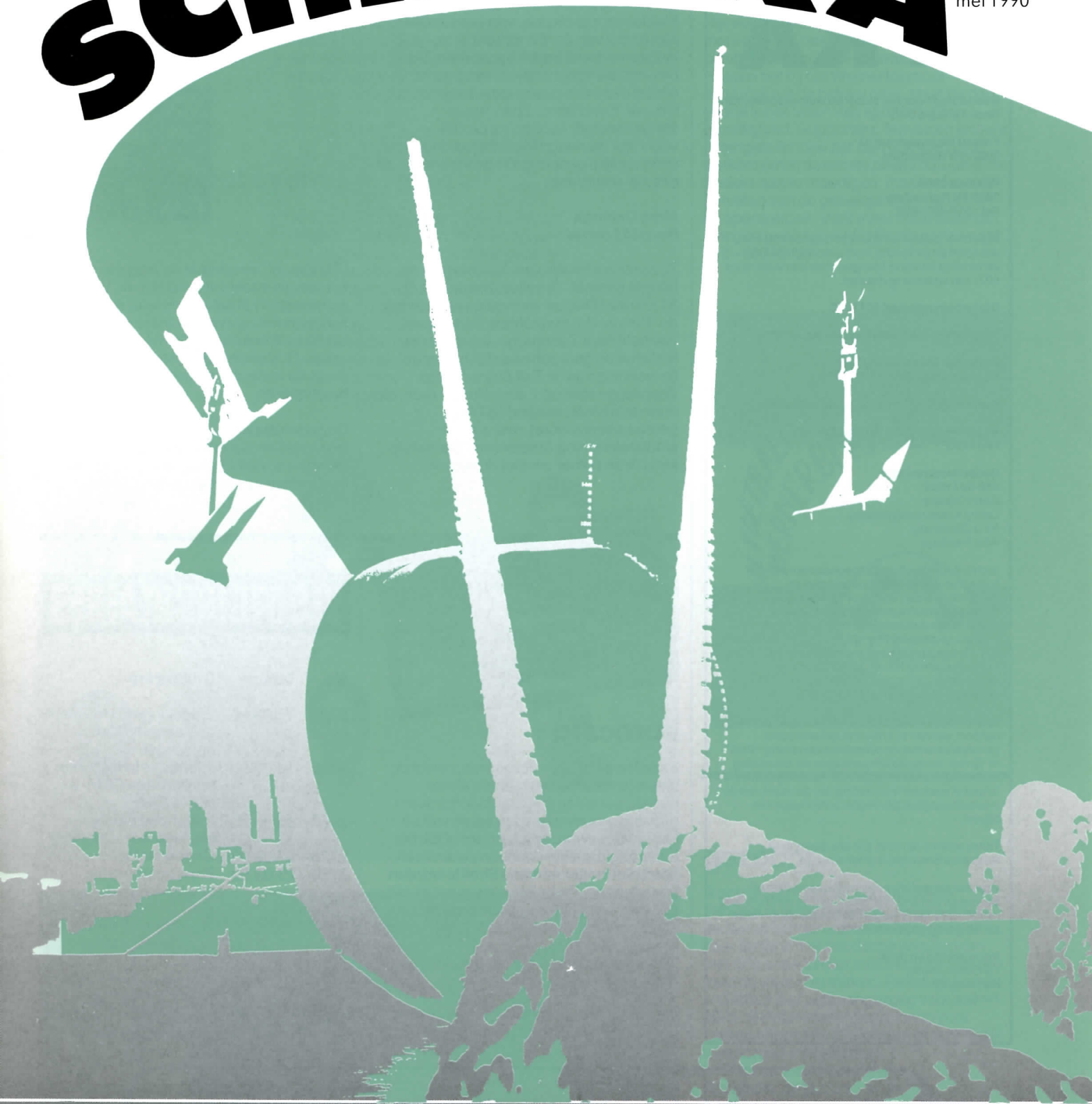


SCHIP & KA

29e jaargang
nummer 9
mei 1990



- de techniek van het navigeren
- wie gaan er mee op de 'Eendracht'
- prestatie bewaking per satelliet
- afscheid gaan nemen
- 'Gouden Meesters' weer thuis

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. 9
mei 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

winnaars nu bekend

kooien op de 'Eendracht'

Het beschikbaar stellen door onze Maatschappij, elk jaar, van twee kooien aan boord van de 'Eendracht' is zo langzamerhand traditie geworden. De belangstelling was dit jaar extra groot, omdat deze reis gaat plaatsvinden op de nieuwe 'Eendracht'. Zoals reeds aangekondigd, hebben wij de OR-voorzitter gevraagd toezicht te houden op strikt eerlijke verloting. De winnaars van de reis zijn geworden:

**Marc Dallinga
Ronald Louwe**

Zij zijn onmiddellijk van de uitslag op de hoogte gesteld. Zij zullen met de bus op 31 juli naar Dieppe vertrekken en daar ligt de 'Eendracht' te wachten. Een mooie zeiltocht naar Zeebrugge, waar allerlei festiviteiten georganiseerd zijn voor de bemanning van de Tall Ships. Vanuit Zeebrugge start op 7 augustus de race, die door de STA-Nederland (STAN) georganiseerd wordt, met als eindbestemming Amsterdam. De laatste kans deze zomer om met de nieuwe

'Eendracht' een prijs in de wacht te slepen. En dan die intocht in Amsterdam. Wat een schouwspel zal het zijn om met de grote windjammers en vele kleinere schepen via het Noordzeekanaal naar Amsterdam te varen. Duizenden toeschouwers zullen langs de kade staan om de schepen te bewonderen.

Degenen die wij - helaas - moesten teleurstellen, hebben wij telefonisch daarvan op de hoogte gesteld, opdat zij nog andere vakantieplannen kunnen maken.



eurocard

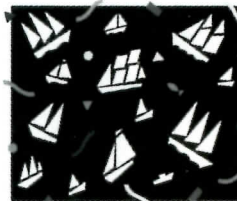
Vanaf heden zullen Eurocards, zowel de nieuw te verstrekken kaarten als de jaarlijkse vernieuwingen, door Eurocard rechtstreeks naar het huisadres van de kaarthouder worden gezonden. Ook het aanvraagformulier voor een zakenkaart hoeft niet langer namens Shell te worden ondertekend. De betrokkene moet bij zijn aanvraag een kopie van zijn laatste salarisspecificatie meezenden als bewijs.

De aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar bij:

**vlootpersoneel: DFP/3 (☎ 010-4071836)
walpersoneel: DFP/5 (☎ 010-4071832)**



SAIL 90
AMSTERDAM
9 - 14 AUGUSTUS 1990



VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2725	15.03.90	Olielozingen bijzondere gebieden/haven ontvangst
2726	12.03.90	Informatie betreffende 3 miljoen uren OMA-vrij (SATCOM)
2727	15.03.90	Enhanced Safety Management Checklist
2728	27.03.90	Gageschalen
2729	23.03.90	Prijscompensatie vlootpersoneel (SATCOM)
2730	23.03.90	Blootstelling Benzene
2731	23.03.90	Agentschap Djakarta (SATCOM)
2732	03.04.90	Kandidaatstelling OR-STBV (SATCOM)
2733	05.04.90	Koersen (SATCOM)

Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

Fossarina
Fossarus
Fulgur
Naticina
Niso

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellata
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

afscheid gaat nemen



H. Steenstra
DFM/1

Afscheidsreceptie op woensdag 23 mei a.s. om 16.30 uur in de lunchkamer van het Shell Tankers-gebouw, Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam. Een ieder die de heer Steenstra ten afscheid de hand wil drukken is daarbij van harte welkom.

noteert u vast even!

Op 6 juni 1990 zal er in Café-restaurant 'Engels', Stationsplein 45 te Rotterdam, een afscheidsreceptie worden gegeven voor vlootcollega's die de actieve dienst gaan verlaten. Iedereen die dit bericht onder ogen krijgt wordt hiervoor uitgenodigd. Laat u deze kans niet ontgaan om afscheid te nemen van uw collega's. De receptie begint om 16.30 uur in de 'under the stars'-zaal, te bereiken via hoofdingang A.

afscheidnemenden zijn:



A.J. Bloem
gezagvoerder



R. Knol
gezagvoerder



H.L. de Koning
hoofdwerktuigkundige



W.J.M. Braeken
2e werktuigkundige



A. Sloot
2e werktuigkundige



B.R. Pronk
algemeen scheepsvakman

Werner Toernooi

Het jaarlijkse voetbaltoernooi om de 'Wernerbokaal' vindt plaats op 26 mei 1990 op het landgoed 'Te Werve' in Rijswijk. Ook dit jaar zal STBV mee doen met een elftal bestaande uit een combinatie van vloot- en walmedewerkers. Hoewel het bij het Wernertoernooi natuurlijk om de bokaal gaat, staat de dag vooral in het teken van sportiviteit en gezelligheid. Supporters, familie en andere belangstellenden zijn dan ook van harte welkom om in de eerste plaats natuurlijk de spelers aan te moedigen, maar ook om te genieten van de gezellige sfeer op en om de speelvelden. Voor meer informatie kan men zich wenden tot Ed Barsingerhorn (☎ 010 - 4071842).

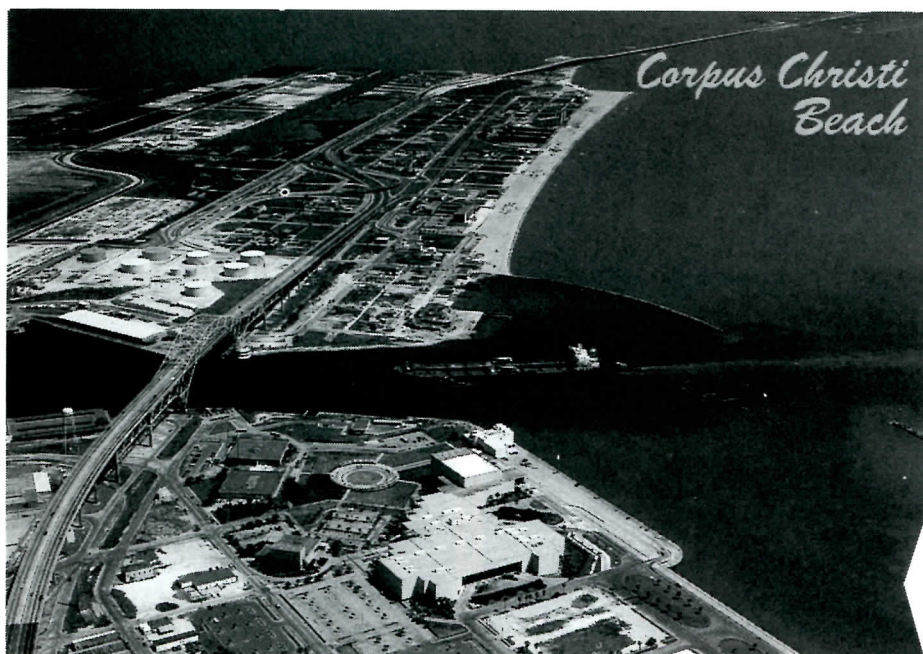


gezocht

Ik zou graag met mensen van Shell Tankers in contact komen, die inmiddels de dienst hebben verlaten. Ben op zoek naar iemand met nautische ervaring om met drie anderen per motorkruiser een reis rond de wereld te maken. Reisduur één tot anderhalf jaar, aanvang vroeg voorjaar 1991. Geïnteresseerden kunnen voor nadere informatie telefonisch of schriftelijk contact met mij opnemen.

P. van der Jagt
Kaaiweg 18
4454 PN Borssele
☎ 01105 - 2116

Zomaar een aardig plaatje uit Corpus Christi (Texas). De foto is genomen toen het m.s. 'Stellata' het kanaal binnen voer.



de techniek van het navigeren

DE ZEE GEMETEN

Via de satellieten in de ruimte is het mogelijk om direct de positie van een schip te bepalen op elke plaats op aarde. Deze moderne vorm van navigatie is mogelijk door de snelle ontwikkeling van de micro-electronica. De basisprincipes van navigatie op zee zijn echter steeds dezelfde gebleven. De zeeman wil, met de hem ter beschikking staande middelen, zo snel en zo accuraat mogelijk zijn positie bepalen.

In het verre verleden is de zeevaarder vooral op zijn zintuigen aangewezen. Hij ziet het land, hij hoort de branding. Om veilig te varen moet hij direct onder de kust blijven. In het Westen zijn de Vikingen de eersten die zich verplaatsen over grote afstanden. Zij maken bij het navigeren gebruik van vogels. Zo hebben zij kraaien bij zich, die worden los gelaten. Als die terug keren is er geen land in de buurt.

Vliegen de dieren een bepaalde richting op, dan weten de schepelingen in welke richting het land te vinden is. Deze Noormannen hebben durf en zij ontwikkelen de kunst van de zeevaart. Het enige instrument dat de Westerse zeeman gebruikt, is het lood om de waterdiepte te meten.

het kompas

De Chinezen kennen het fenomeen magnetisme. Zij ontwikkelen het magnetisch kompas. Dit staaltje van vernuft bereikt Europa in de 14e eeuw. *Flavius Gioja* geldt in 1302 als de uitvinder van het ook op zee bruikbare magnetisch kompas. De kompasnaald moet steeds

magnetisch gemaakt worden door de naald langs een stuk ijzer te strijken. Deze steen noemt men de zeilsteen. We kunnen stellen, dat dit de belangrijkste uitvinding voor de zeeman is geweest.

de rol van de natuurwetenschappen

In de 14e en 15e eeuw komt er kritiek van wetenschappers op het algemeen aanvaarde wereldbeeld. Zij stellen waarnemingen en zij trekken daaruit hun conclusies. *Copernicus* (1473-1543) stelt dat de aarde om de zon draait, dus de zon is het centrum van ons planetenstelsel en niet de aarde. Het stelsel is later uitgebouwd door *Kepler* (1571-1630) en *Galilei* (1564-1642). De laatste genoemde komt hierdoor in conflict met de kerk. De natuurwetenschap botst met de kerkelijke dogma's. Vooral de protestantse *Francis Bacon* (1561-1626). Hij heeft een geweldige stimulans gegeven tot het waarnemen en experimenteren in de natuurwetenschap. De kennis van de wetenschap komt ten dienste van de zeeman. Uit waarnemingen blijken de hemellichamen zich volgens bepaalde wetmatigheid te bewegen. De Jacobstaf

en het Astrolabium, instrumenten om astronomische metingen te doen, worden ontwikkeld en vergroten de actieradius van de mens. Vooral Nederlanders zoals *Plancius* (1552-1622) en *Willem Jansz Blaeu* (1571-1638) en *Joan Blaeu* (1596-1673) hebben een belangrijke rol gespeeld bij de verfijning van zeekaarten.

sterretje schieten

De octant is één van de belangrijkste uitvindingen op het gebied van navigatie-instrumenten in de 18e eeuw. *John Hadley* demonstreert zijn uitvinding in 1731 aan de Royal Society in London. Onafhankelijk van Hadley en gelijktijdig met hem vindt de Amerikaan *Thomas Godfrey* hetzelfde instrument uit. De boog van de octant beslaat 1/8 gedeelte van een cirkel en het bereik is 90 graden. Na invoering van maanafstanden voor het bepalen van de geografische lengte, waarbij vaak hoeken groter dan 90 graden moeten worden gemeten, blijken de beperkingen van dit instrument. De Engelse marine-officier

POSITIE BEPALEN OP ZEE

Van te voren maakt de navigator een reisplan: hij maakt het zogenaamde bestek en gedurende de reis houdt hij zich hier nauwkeurig aan. De juiste lengte- en breedtegraad van de plaats waar het schip zich op een bepaald moment bevindt, wordt met vermelding van de tijd, op vaste momenten op een zeekaart aangegeven. In het algemeen gesproken, kan op drie manieren de positie worden bepaald.

het gegist bestek

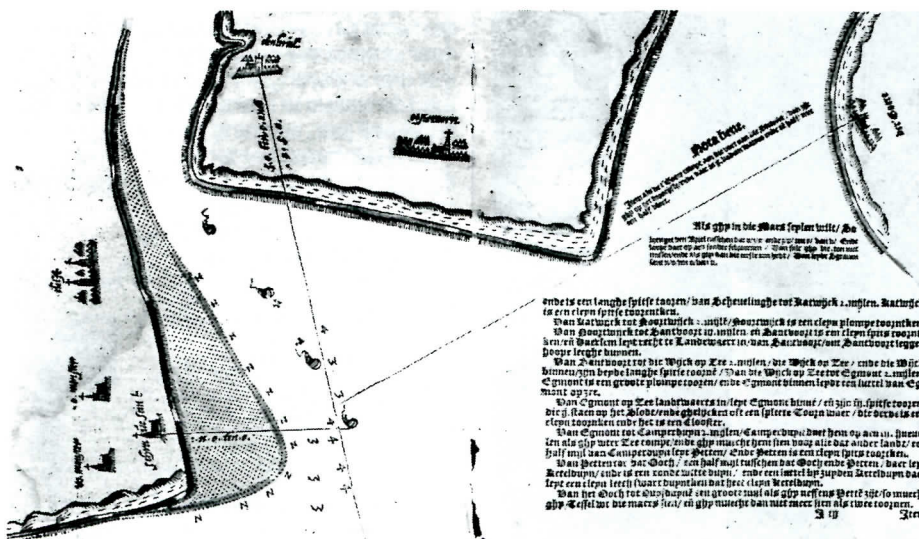
het gegist bestek wordt gemaakt als de navigator geen exacte metingen kan doen. De positie wordt dan verkregen door, uitgaande van de laatst bekende plaats, de koers, de afgelegde afstand, de stroom en een schatting van de invloed van wind en zeegang met elkaar in verband te brengen. Omdat deze gegevens niet precies bekend zijn, zal het gegist bestek na verloop van tijd steeds meer van de ware plaats gaan afwijken.

astronomische plaatsbepaling

De positie van bekende hemellichamen (zon, maan, planeten of sterren) wordt vastgesteld. Aan de hand van wetenschappelijk vastgestelde tabellen wordt de juiste plaats van het schip op het moment van waarneming berekend.

satellietnavigatie

Voortdurend wordt contact gehouden met enkele satellieten in de ruimte. De positie van het schip wordt op basis van deze informatie door de boordcomputer uitgerekend.



Deze voorstelling uit een 17e eeuws boek geeft aan hoe een Jacobstaf en een Astrolabium gebruikt moet worden. In de linker afbeelding wordt de Jacobstaf getoond; in de rechter een Astrolabium.



'sterretje schieten'

John Campbell laat door de Londense instrumenten maker *John Bird* een sextant maken. Het bereik hiervan - 120 graden - blijkt ook niet altijd voldoende. De samensteller van de eerste bruikbare maanafstanden-tabellen, *Tobias Mayer*, ontwerpt daarom de 'reflectie-cirkel'. Deze beslaat een volledige cirkel. De Franse zee-officier *de Borda* geeft het instrument in 1770 zijn definitieve vorm.

gyrokompas

Al in 1686 geeft *Newton* een wiskundige beschrijving van een zeer snel draaiende

NAVIGATIE

Het voeren van een schip over zee met gebruikmaking van theoretische en praktische zeevaartkunde, wordt navigatie genoemd. Om goed te kunnen navigeren is het nodig dat men:

- weet waar men zich bevindt;
- weet waar men naar toe wil;
- weet hoe men zich van A naar B kan begeven.

De navigator heeft steeds vaste punten nodig om zich op te kunnen oriënteren. Als deze punten met het blote oog te zien zijn op de wal spreken we van kustnavigatie. Is dit niet het geval, dan spreken we van navigatie op zee. De navigator maakt bij het navigeren gebruik van hulpmiddelen, naast zijn eigen zintuigen. Hij steunt zijn geheugen door alles vast te leggen. Zijn hulpmiddelen zijn:

Voor het gezicht: de kijker, de radar en gebruikmaking van licht- en vlagge-seinen.

Voor het gehoor: de telefoon, de telegraaf, de radio en gebruikmaking van morse- en andere geluidseinen.

Voor zijn geheugen: de zeekaart met tekengereedschap en de computer.

Ook maakt de navigator gebruik van meetinstrumenten zoals de dieptemeter (het lood), de snelheidsmeter (het log), de richtingsmeter (het kompas en de radio-peilapparatuur), de apparaten voor de plaatsbepaling van de hemellichamen zoals sterren en satellieten.

tol, die niet aan de normale wetten van de zwaartekracht voldoet. Maar het is pas in 1852 dat de Fransman *Foucault* de term gyroscoop introduceert. Hij ontdekt dat een in horizontale richting vastgezette snel draaiende tol zich richt naar het ware Noorden. De uitvinder van het huidige gyrokompas is de Duitser *dr Hermann Anschutz-Kaempfe*. In 1904 worden op de kruiser 'Undine' proeven genomen met het eerste Anschutz-kompas, de 'gyroskoop'. Dit is een kompas dat onafhankelijk van het aardmagnetisme functioneert. In het volgende jaar richt *dr Anschutz-Kaempfe*, samen met de gefortuneerde *Friedrich Treitschke*, de Firma Anschutz & Co op. Deze firma is nog steeds een belangrijke leverancier van gyrokompassen in sloop- en luchtvaart. Naast dit Duitse bedrijf zijn de Amerikaanse firma *Sperry* en de Engelse firma *Brown* de belangrijkste ontwikkelaars van het moderne gyrokompas. Deze drie firma's zijn alle een eigen weg gegaan in het vinden van oplossingen voor de technische problemen.

radio-navigatie

In 1901 lukt het *Marconi* om met radio-telegrafie de Noord-Atlantische Oceaan te overbruggen. Dit is de eerste stap in de



radio-officier in actie

Maritiem MUSEUM PRINS HENDRIK

tentoonstelling
'de zee gemeten'
van 13 april
t/m 21 oktober 1990
in het Maritiem Museum
Rotterdam

openingstijden
Museum:

di. t/m za. 10-17 uur
zon- en feestdagen
11-17 uur

ontwikkeling van radio-communicatie en radio-navigatie. Door de ramp met de 'Titanic' in 1912 komt het belang aan het licht van de radio als communicatiemiddel. In 1928 is de kortegolf-ontvangst opnieuw een belangrijke stap voorwaarts. Dan gaat de ontwikkeling vrij snel. In 1931 ontdekken *Earl Appleton* en *Builder* de RADAR (Radio Detection And Ranging), die in 1939 voor gebruik aan boord van schepen gereed is. In 1940 is het eerste deel van het Decca-navigatie-systeem voor gebruik gereed. Dit systeem werkt met steeds drie radio-zenders (een Master en twee Slaves), die synchroon radio golven uitzenden. Uit de meting van de onderlinge fase-verschuiving kan de plaats van de ontvanger bepaald worden. Het DECCA-navigatie-systeem (DeCoding Chain Antennes) werkt vooral in de Europese kust-wateren. Voor de Atlantische Oceaan en enkele gebieden in de Pacific is het LORAN-navigatiesysteem in gebruik (LONg RANGE Navigation).

De mens blijft verantwoordelijk, maar hoe lang nog?

Bij navigatie anno 1990 zijn computers aan boord niet meer weg te denken. In de nabije toekomst zal het als volgt gaan. De gegevens van de satelliet, van de radar, van het gyrokompas, van het echolood, van de voortstuwingsinstallatie plus de gewenste koers komen in een centrale computer bij elkaar en worden verwerkt. Op een beeldscherm worden positie, koers, vaart en omgevingsfactoren bij elkaar gepresenteerd. De navigator wordt gewaarschuwd als er calamiteiten dreigen. Maar hij blijft de verantwoordelijke persoon, die alle apparatuur controleert. Hij interpreteert de gegevens die de computer verschaft. De navigator moet daarom steeds meer geschoold worden in de moderne technieken van de navigatie naast zijn stuurmanskunst. Nog steeds is de mens verantwoordelijk. De vraag is echter hoe lang het nog duurt voordat ook de mens aan boord door apparatuur overbodig wordt.

'gouden meesters' weer thuis



het Mauritshuis aan de Hofvijver in Den Haag

De jubilerende 'Koninklijke' biedt Nederland dit najaar een hoogstaand geschenk aan, een unieke expositie in het Haagse Mauritshuis van top-schilderijen uit de Gouden Eeuw. De doeken komen uit collecties in de Verenigde Staten en bieden samen een breed overzicht van onze cultuur in de zeventiende eeuw.



het M.H. de Young Memorial Museum in San Francisco

het motto van de expositie dit najaar in het Haagse Mauritshuis luidt 'het weerzien der meesters', al lag het 'afscheid' vaak al zo ver terug dat geen levende ziel nog een herinnering aan hun vertrek, laat staan hun verblijf hier kan hebben. Toen Nederland economisch - en volgens velen ook cultureel - weggedut was, golden 'Hollandse Meesters' in de Verenigde Staten als een aantrekkelijk beleggingsobject. Aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw zeilden honderden schilderijen westwaarts over de Oceaan, vaak overigens na in Engels bezit te zijn geweest. De nieuwe rijkdom van de wereld groeide in de Verenigde Staten en veel Amerikanen wilden hun stoffelijke trots gekroond zien met oude Europese kunst. Schilderijen uit onze Gouden Eeuw streelden niet alleen het kunstzinnig ego van de Amerikaanse tycoons, wat ze zeker zo aansprak waren de sociale parallellen. Waren het in de zeventiende eeuw immers niet de nieuwe Nederlandse rijken geweest die zich in vol ornaat lieten portretteren om daarmee hun zakelijke succes te onderstrepen? Schilders als *Rembrandt*, *Vermeer* en *Frans Hals* werden mede daardoor tot de sociale rapporteurs van een godvrezend en duitlievend volk. In het vroeg-kapitalistische Amerika herkende men wel wat in deze karaktertrekken.

de Hollandse schilderijen raakten verstrooid over de Verenigde Staten. Het merendeel kwam terecht in particuliere collecties, zoals die van fameuze verzamelaars als *J. Pierpont Morgan*, *Joseph P. Widener*, *Walter P. Chrysler* of *Andrew W. Mellon*. In later tijden verschenen diverse van deze werken in musea waaraan ze in bruikleen werden afgestaan, maar nergens ontstond zo een min of meer volledig overzicht van

de Hollandse meesters in Amerikaans eigendom. Lange tijd was slechts bij een select groepje deskundigen bekend hoeveel schilderijen uit de Gouden Eeuw in Amerikaans bezit waren. Directeur Hans Hoetink van het Haagse Mauritshuis werd er zich weer eens nadrukkelijk van bewust toen tussen 1982 en 1984 een selectie van topstukken uit zijn *Koninklijk Kabinet van Schilderijen Mauritshuis* door de Verenigde Staten reisde tijdens de verbouwing van het intieme museum terzijde van het Haagse Binnenhof. Er groeide bij hem het verlangen om ooit deze geëmigreerde stukken voor een aparte expositie naar hun geboorteland terug te brengen. Chronisch geldgebrek hield zijn plan vervolgens langdurig in de la.

de droom van Hoetink en zijn medewerkers wordt nu realiteit doordat de 'Koninklijke' - in het kader van de viering van het 100-jarig jubileum - dit even kostbare als belangwekkende project mogelijk maakt. Tussen 28 september van dit jaar en 13 januari 1991 biedt het Mauritshuis de expositie *'Hollandse Meesters uit Amerika'*. Het betekent een blik op circa 70 meesterwerken, afkomstig uit meer dan 30 verschillende collecties. Samen bieden ze een representatief overzicht van de Nederlandse schilderkunst in de Gouden Eeuw en daarmee ook van het sociale leven in een tijd die volgens de historicus *Simon Schama* samengevat kan worden met 'overvloed en onbehagen'. In voorbije jaren zijn exposities in ons land over de 17e eeuw altijd gecentreerd geweest rond een thema (zoals: genrestukken, landschapsschilders of stillevens of rond een bepaalde schilder), en het is zeer lang geleden dat een totaalbeeld werd gepresenteerd. Met 'Hollandse Meesters uit Amerika' worden alle genres, stijlen en schilders getoond.

door aard en karakter van de expositie heeft het Mauritshuis ervoor gekozen om van de doeken niet alleen de kunsthistorische aspecten te belichten, maar vooral ook de 'sociale geschiedenis'. Met name dit herkomstverhaal heeft veel studie geveerd, omdat er nauwelijks geschreven informatie bestond over de omzwingingen van een schilderij nadat het het atelier van de meester verliet tot het in Amerikaans bezit terecht kwam. In het Mauritshuis wordt het herkomstverhaal verteld in een zogeheten *Documentaire Expositie*. Ook in de catalogus van 'Hollandse Meesters' wordt uitgebreid ingegaan op de achtergronden van een schilderij. Het boek omvat kleurenreproducties, plus nog zo'n 400 foto's als ondersteunende beeldmateriaal, detailfoto's van elk van de ruim 70 tentoongestelde werken. De catalogus (500 pagina's) omvat tevens een aantal essays over de geschiedenis van het verzamelen van met name 17e eeuwse kunst. De hoofdsamensteller van het boek is conservator *dr Ben Broos* van het Mauritshuis, die daarbij terzijde werd gestaan door zijn collega bij de Fine Arts Museums in San Francisco, *dr Lynn F. Orr*. Door de grote hoeveelheid nieuwe ontdekkingen, gegevens en inzichten zal de catalogus een standaardwerk worden over de geschiedenis van het verzamelen van kunst.

Na het Mauritshuis in Den Haag verhuist de expositie naar het Fine Arts Museum in San Francisco. De tentoonstelling in San Francisco (*'Great Dutch Paintings in America'*) loopt van 17 februari tot en met 5 mei 1991.

Over speciale faciliteiten voor Shell-werknemers en gepensioneerden, om de expositie 'Hollandse Meesters uit Amerika' te bezoeken, zal in latere uitgaven van dit blad uitvoerig worden bericht.

Vermeer? nooit van gehoord

Tot de meest aansprekende doeken die te zien zullen zijn op de expositie 'Hollandse Meesters uit Amerika', hoort Johannes Vermeer 'Brieffschrijvende Meisje'. In 1907 bracht antiquair Hellman een bezoek aan de roemruchte kunstverzamelaar J. Pierpont Morgan.



'Vermeer? Nooit van gehoord', moet de reactie van Morgan zijn geweest toen Hellman hem het 'Brieffschrijvende Meisje' liet zien. Nadat de kunsthandelaar meer had verteld over de Delftse schilder (en vooral over de prijzen die zijn doeken toen al deden), kocht Morgan het doek onmiddellijk voor de gevraagde \$100.000. Op dit moment hangt het zeer kostbare schilderij in The National Gallery of Art in Washington.



Een ander doek dat na lange tijd weer terugkomt naar Nederland - al is het maar voor slechts een kleine vier maanden - is Rembrandt's *portret van Joris de Caullerij*, dat normaal te zien is in de Fine Arts Museums in San Francisco. De Caullerij was een scheepskapitein en Rembrandt schilderde hem in 1632. Tot het midden van de 18e eeuw bleef het doek in bezit van de familie. Na diverse omzwervingen dook het werk in 1890 op bij de Amsterdamse kunsthandelaar Preyer. De toenmalige directeur van het Mauritshuis, Abraham Bredius, wilde het kopen, maar werd afgetroefd door het bod van de Amerikaanse 'trolley-car King' Charles T. Yerkes.

vader en zoon

Van de Velde geschilderd

Toen Michael Robinson in 1910 geboren werd in het dorpje Hamble bij Southampton, was hij in feite al voorbestemd. Op zolder schilderde zijn vader zeegezichten en direct naast het huis meerden zeilschepen af bij een kleine scheepswerf. Veertig jaar van zijn leven heeft Michael Robinson gewerkt aan het bestuderen van de werken van vader en zoon Willem van de Velde, twee Hollandse zeeschilders uit de Gouden Eeuw. Het tweetal tekende en schilderde met grote precisie schepen en zeeslagen. Daartoe voeren ze zelfs in bootjes tussen de oorlogvoerende vloten door (onder andere tijdens de Nederlandse-Engelse) en ook waren ze regelmatig gast op oorlogsschepen, inclusief het admiraalsschip van De Ruyter.

Dankzij financiële steun van de 'Koninklijke', kan Robinson binnenkort de kroon op zijn levenswerk zetten met de publicatie van een tweedelige catalogus, waarin het complete oeuvre van de Van de Veldes wordt geschilderd en toegelicht.

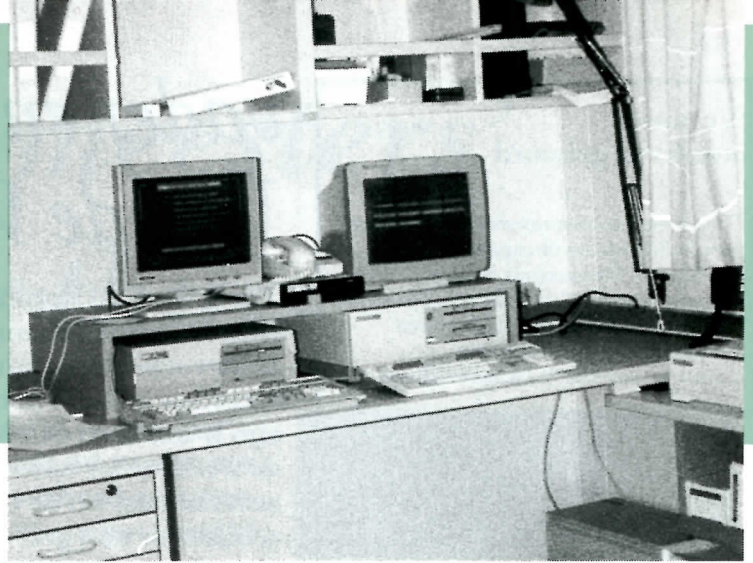
Na door de economische depressie richting Londen te zijn verdreven, stapte Robinson in 1928 binnen bij wat sinds 1937 het National Maritime Museum is in Greenwich. Zijn werk werd het catalogiseren van de enorm omvangrijke aankopen die voor het toenmalige Royal Navy instituut gedaan werden door stichter sir James Caird. Met een onderbreking in de oorlog bleef Robinson tot zijn pensionering in 1970 in Greenwich. In het museum vatte Robinson een diepe liefde op voor de werken van vader en zoon Willem van de Velde, een in Leiden geboren duo dat later in Amsterdam een studio had, alvorens men in 1672 (het 'rampjaar' in de Nederlandse historie) door economische nood gedwongen naar Engeland trok. Daar werden ze onder andere hofschilder bij Koning Karel II. Naast zijn normale werk als conservator besteedde Robinson twintig jaar lang zijn avonden aan het bestuderen en catalogiseren van de werken van de Van de Veldes (een tweede zoon van Willem de Oude, Adrian, heeft ook nog een korte tijd doeken gemaakt), waarvan het museum in Greenwich de grootste collectie ter wereld bezit, met een ruime 'voorsprong' zelfs op ons Rijksmuseum. Vanaf 1970 werd de studie bijna een volledige dagtaak van de aimabele Michael Robinson. In zijn woning in de Londense wijk Barbican stapelden de studieboeken zich op tegen de wanden, en dozen bevatten tienduizenden handgeschreven notities en observaties. Robinson reisde in de afgelopen twintig jaar zeker één maal per maand naar Nederland om er bronnenonderzoek te doen.

Terwijl voor kunst steeds hogere bedragen worden betaald, en er schilderijen voor meer dan f100 miljoen zijn verkocht, kampen musea gelijktijdig met een klemmende schaarste aan middelen. Zo was het voor het National

Maritime Museum onmogelijk om fondsen vrij te maken om de studie van Robinson om te zetten in de allesomvattende catalogus van het werk van de Van de Veldes. Ook het bedrijfsleven - wel zeer geïnteresseerd in het sponsoren van publiciteit 'dankbaarder' evenementen als exposities of uitvoeringen - is nauwelijks te porren voor steun aan kunsthistorisch researchwerk, zoals de productie van catalogi. De 'Koninklijke' heeft het Robinson en het National Maritime Museum in Greenwich nu mogelijk gemaakt om alle werken van Willem van de Velde de Oudere en zoon De Jongere in twee boeken (samen 2.000 pagina's met 800 foto's) samen te vatten.

Voor de Robinson-catalogus ('Wat de Köchels Verzeignis is voor Mozart', zoals deskundigen het omschrijven), bestaat met name in kringen van kunsthistorici en kunsthandel grote belangstelling. Michael Robinson verklaart een kleine 840 doeken voor authentiek, terwijl er op de wereld naar schatting 2.000 doeken bekend zijn met de handtekening van of vader of zoon Van de Velde. Robinson: 'Zowel tijdens hun Nederlandse als hun Engelse periode hebben de Van Veldes ateliers gehad waarin ook leerlingen werkten. Zij zetten veel doeken op die weliswaar door de baas tijdens het schilderen werden begeleid, maar waaraan de Van de Veldes toch weinig meer bijdroegen dan hun handtekening. Deze werken stammen uit het atelier van Van de Velde, maar zijn niet door hen zelf geschilderd. En hoewel ik vind dat je een schilderij vooral moet beoordelen op de vraag of je het mooi vindt, of het doek je iets doet, moet je toch erkennen dat het in de waarde enorm veel uitmaakt of de meester het zelf heeft gemaakt of dat het door een leerling in zijn studio is geschilderd'. En dat betekent dat niet alleen kunsthistorici en handelaren verlangend uitzien naar de Robinson-catalogus, maar waarschijnlijk veel meer nog de bezitters van een schilderij met handtekening van vader of zoon Van de Velde. Want hun vermogenspositie kan aanzienlijk beïnvloed worden door de vraag of hun Van de Velde al dan niet voor komt in de Robinson-canon.

prestatie bewaking per satelliet



Shell beheert meer dan vijftig schepen, welke crude en olieproducten rond de wereld vervoeren. Deze schepen worden continu bijgestaan door vijfendertig andere schepen in charter. Een nieuw systeem, het 'Integrated Voyage Monitoring System (IVMS)', is recent ontwikkeld door MRFP/52, om met behulp van satelliet communicatie, snel uitgebreide analyses te verkrijgen over de performance (prestatie) van de schepen. Het systeem zal in de eerste plaats worden gebruikt op alle eigen Shell schepen. Dit is een revolutionaire ontwikkeling in de maritieme sector, en is tevens het eerste gezamenlijke project van alle Shell-vloten en Shell International Marine (SIM).



De schepen, welke door middel van dit systeem bewaakt zullen worden, zijn eigendom of varen onder beheer van Shell's vier internationale vloten: Shell Tankers UK (STUK/Londen), Shell Tankers BV (STBV/Rotterdam), Deutsche Shell Tanker Gesellschaft (DSTG/Hamburg) en de Société Maritime Shell (SMS/Parijs).

de noodzaak van informatie

Als een schip wordt vercharterd, moeten de Shell-officieren zich - met betrekking tot de scheepsprestatie - houden aan de instructies (bijvoorbeeld voor brandstofverbruik en snelheid), en moeten zij het nodige rapporteren over de reis, de haventijd en de lading-operaties.

SIM - als charteraar - heeft deze gegevens om diverse redenen nodig als referentie, zowel voor het in- als verhuren van schepen. Deze gegevens kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt als er een 'demurrage' in een haven wordt ingediend (het is slechts toegestaan aan een schip om een bepaalde vastgestelde tijd te gebruiken voor de ladingoperaties), of als er een dispuut over de hoeveelheid geladen lading ontstaat.

De walorganisatie houdt toezicht op de fysieke prestatie van ieder schip en vergelijkt die met de verwachte prestatie, en met die van andere schepen van dezelfde klasse. Er kan dan beter geïdentificeerd worden, waar verbeteringen kunnen worden aangebracht. Deze procedure is in de afgelopen jaren van vitaal belang gebleken, om de operationele kosten op een minimum niveau te houden.

geschiedenis van het IVMS-project

SIM heeft sedert een aantal jaren de prestaties van de schepen gemeten met behulp van de door de schepen verstrekte documenten. Dit hield een uitgebreide administratie aan boord in, en nam een grote hoeveelheid tijd in beslag, vooral tijdens de drukke laad- en losoperaties - als officieren niet alleen bezig waren met scheepsoperaties - maar tevens met de communicatie met de walstaf op de terminal, lading-inspecteurs en scheepsagenten. Ook bleek er mankracht aan de wal nodig, zowel bij SIM alsmede in de walorganisaties van de vloten, om de verstrekte gegevens te beoordelen en te corrigeren. Door de jaren heen werden gegevens veelvuldig dubbel ingevoerd - in afzonderlijke rapportages - waarna het

enige weken in beslag nam, voordat ze bij het bestemde walkantoor terecht kwamen.

In het midden van de jaren tachtig startten de walorganisaties van de Shell-vloten de ontwikkeling van eigen, gecomputeriseerde, performance-bewaking-systemen, om er zeker van te kunnen zijn dat de chartervoorwaarden werden behaald en dat de schepen efficiënt geopereerd werden. Ervaringen met deze systemen benadrukten de voordelen van performance-bewaking aan boord en de behoefte van ieder kantoor om de gegevens elektronisch te verkrijgen en te verwerken teneinde vergelijkingen te kunnen maken binnen de eigen vloot.

In november 1987 werd het initiatief genomen tot de gezamenlijke ontwikkeling, om de individuele vloot performance-bewakings-systemen, te rationaliseren en te harmoniseren tot een enkel algemeen systeem, voor gebruik op alle vloten. Het project zou tevens SIM van de benodigde gegevens kunnen voorzien. Het nieuwe systeem moest de volgende zaken verenigen:

- invoeren van gegevens bij de bron, om de kwaliteit van de informatie - ontvangen door de walorganisaties en charteraars - te verhogen;
- het elimineren van dubbele invoer van gegevens in afzonderlijke rapportages;
- snellere verzending van gegevens, welke resulteert in een snellere presentatie van rekeningen en sneller antwoord op performance-problemen.

gegevens invoer IVMS-systeem

Het systeem verzamelt noodzakelijke informatie voor: de Shell-vloten als eigenaar/operator; SIM als charteraar van schepen aan derden; het schip om operationele redenen zoals de performance bewaking aan boord. Hierdoor werden alle voorgedrukte en van verschillende formaten standaard SIM-forms vervangen, wat een besparing van 15.000 formulieren per jaar oplevert.

Reis gedeelte: behelst de dagelijkse informatie tijdens de periode tussen het verlaten van een haven en arriveren in de volgende (zoals de gevaren afstand, wind, snelheid, en gebruikte bunkers). Deze



gegevens worden gecombineerd en gebruikt voor de evaluatie van de performance van het schip. In een jaar kan een schip tussen de 20 en 100 reizen maken.

Haven gedeelte: de haventijd moet gekoppeld zijn aan verklaarbare havenactiviteiten en worden vastgelegd. Deze gegevens kunnen worden gebruikt voor 'demurrage'. In 1989 waren er 1.750 claims, welke een waarde vertegenwoordigde van 47 miljoen US dollars.

Steiger gedeelte: dit betreft de periode aan de steiger, gebruikt voor het laden of lossen van de lading. Een schip heeft tussen de 20 en 150 steigerperiodes per jaar, afhankelijk van het vaarpatroon. Deze gegevens worden gebruikt om - tijdens de periode aan de steiger - zaken te kunnen berekenen als lading-snelheid om zo de duur van de operatie te berekenen. Het bespaart langdurige, handmatige calculaties om bijvoorbeeld de juiste hoeveelheid geladen olie te bepalen.

rapporten

Het systeem voorziet in uitgebreide rapporteerfaciliteiten. Er bestaat bijvoorbeeld voor de walterminal de mogelijkheid om verschillende gegevens te verkrijgen met betrekking tot het laden of lossen van de lading. Is het schip vercharterd aan derden, dan is er de behoefte om complete documentatie te kunnen overleggen, welke de scheepsoperaties dekt.

bewaking van de scheepsperformance

Reis- en haven gegevens zijn automatisch gekoppeld in de monitoring module, om een compleet beeld van de scheepsperformance te krijgen. Rapporten van bijvoorbeeld actueel brandstofverbruik, afgezet tegen het verwacht brandstofverbruik, kunnen zowel grafisch als cijfermatig worden weergegeven.

technische specificatie

Het systeem is geschreven in 'Clipper' (een database compiler), met gebruik van het dBase III file formaat voor opslag van gegevens. Het satelliet communicatiesysteem gebruikt het 'Blast' software pakket, met 'LHarc' software, welke wordt gebruikt voor het comprimeren en opnieuw leesbaar maken van de files. De grafische

presentaties worden geproduceerd door het gebruik van 'DGE graphics'. Het systeem is gebouwd om te werken op een MS DOS compatible computer, met een minimum van 640k geheugen en DOS versie 3.3. Het scherm kan monochroom, kleuren, Hercules, CGA, EGA of VGA zijn. De installatie van het programma maakt het gebruik van een plotter, gekoppeld aan het systeem, mogelijk.

communicatie

Voor de data-transmissie via de satelliet wordt het 'Blast' software pakket gebruikt. Gegevens worden verstuurd in een constante stroom van 'data blokjes' vanaf de computer; de beheerder beantwoordt de ontvangst van ieder blok. Alle files zijn voor 75 procent samengeperst voor verzending en worden weer uit elkaar gehaald door het gebruik van 'LHarc', wat een aanzienlijke hoeveelheid satelliettijd bespaart. Verzendingen worden altijd geïnitieerd door het schip, omdat daaraan minder satelliettijd toegerekend wordt voor kleine tijdsintervallen dan van walzijde. Alle files worden verzonden aan de vlootkantoren en vervolgens wordt een deel van deze gegevens verzonden naar SIM, via het interne Shell telefoon-netwerk.

satellieten

De schepen gebruiken voor verzending één van de drie geostationaire satellieten. Deze staan 22.282 mijl boven de evenaar, boven de Indische-, de Stille-, en de Atlantische Oceaan. De transmissie tijd omhoog en omlaag is nagenoeg 250 milliseconden. Het schip maakt verbinding met de satelliet, welke het meest gunstig staat ten opzichte van het schip, door via een telefoonmodem te bellen. Een deel van de code geeft aan, via welke satelliet en met welk 'Earth Ground Station' het schip verbinding wil maken. Bijvoorbeeld vanaf de Indische Oceaan kan 'Eik' in Noorwegen worden gebeld, of met de Atlantische satelliet het Britse telecommunicatie walstation te Goonhilly in Cornwall. Vanaf het walstation worden de files verzonden over standaard telefoonlijnen, naar het modem van de computer van bestemming.

voordelen

- De kapitein zal verbeterde informatie over de performance van het schip over een bepaalde periode verkrijgen, wat dient te leiden tot een efficiëntere operatie.

- Het walkantoor heeft snellere en meer accurate informatie over de reisperformance en kan eenvoudig de informatie filteren om zodoende vast te stellen of het noodzakelijk is om een schroef te polijsten, de huid schoon te maken, of andere acties te ondernemen.
- Snellere informatie aan de diverse vloten en SIM, welke SIM in staat stelt om sneller rekeningen en claims te presenteren, welke leiden tot een verbeterde cash flow.
- Schepen nemen een grote hoeveelheid van voorgedrukte forms mee, op een grote hoeveelheid papier van verschillend formaat. Dit kan nu gereduceerd worden, hoewel een aantal behouden zullen worden voor een eventuele back-up.
- De gegevens zijn, indien nodig, beschikbaar op de computer, wat zal leiden tot een goede bereikbaarheid.
- Er is een grotere flexibiliteit in verband met veranderingen, met de mogelijkheid tot het vergroten of verkleinen van de invoer van gegevens en de stijl van presentatie.
- Het samenvoegen van expertise door de harmonisatie zal mankracht besparen binnen zowel de vloten als SIM.

blik op de toekomst

Het systeem is op het moment op proef op een tanker van elk van de vier vloten. Na het testen is gepland dat het systeem zal worden geïnstalleerd op alle schepen welke eigendom of onder beheer zijn van de Groep. Aan boord worden de elektronische systemen steeds geperfectioneerder, en worden scheepscomputer-netwerken geïnstalleerd, waardoor de gegevensstroom van het schip naar de wal stellig zal toenemen.

Het IVMS-systeem bezit al een interface met een computer loadicator-systeem. De loadicator wordt onder andere gebruikt om de stress, welke zich voordoet op het schip tijdens het beladen, te controleren en om zeker te zijn dat het veilig kan varen. Doordat aan boord computersystemen deel zijn van andere systemen van het schip, zal zich in de toekomst steeds verdere integratie voordoen, bijvoorbeeld het koppelen van elektrische instrumenten aan additionele gecomputeriseerde administratie systemen. Gegevens van bijvoorbeeld elektronische tank uitlezingen of machine-omwentelingen per minuut kunnen worden verzonden van de machinekamercomputer naar het IVMS. Gegevens kunnen zelfs ook automatisch ingebracht worden in de loadicator.

Gegevens welke ontvangen worden van het schip, kunnen spoedig worden gebruikt in systemen aan de wal, bijvoorbeeld om ladingrekeningen te vervaardigen. Deze kunnen tevens ingevoerd worden in kunstmatig intelligente systemen, waarmee uitspraken kunnen worden gedaan, bijvoorbeeld op grond waarvan Shell een claim kan indienen tegen derden voor delay in een haven, terwijl op hetzelfde moment de benodigde claimdocumentatie wordt verzameld.

OR-VERSLAG

Op 26 en 27 maart kwamen onze bestuurder G. Veldt (DF), T. de Vries (DFP) en de Ondernemingsraad bijeen in de lunchkamer van het Shell Tankers Gebouw voor de tweede vergadersessie van dit jaar. Tijdens de tweede overlegvergadering van 27 maart was onze commissaris de heer T.P.J.M. Stoltz aanwezig, alsmede Frank Bax, stagiair op de personeelsafdeling en in dat kader uitvoerig betrokken bij

het schrijven van het sociaal jaarverslag van STBV. Andere onderwerpen die aan de orde kwamen tijdens de vergaderingen en in dit verslag zijn:

- medische terugblik 1989 door R.G. Louwe
- jaarverslag ondernemingsraad
- benoeming commissarissen
- personeelssituatie
- verkiezingen

Allereerst aandacht voor de ontwikkelingen in de samenstelling van de vloot. Tijdens de eerste overlegvergadering kwamen de laatste en komende veranderingen ter sprake. Op 15 maart is de 'Zafra' overgedragen. Dit betekent dat, mede door de overdracht van de 'Naticina' op 3 februari jl., onze vloot momenteel bestaat uit 19 schepen. Veranderingen kunnen en zullen wel plaats vinden. De 'Sarda' zal omstreeks april worden overgedragen, maar daar staat tegenover dat de 'Carolyn Jane' onder de naam 'Sunetta' aan onze vloot zal worden toegevoegd.

MEDISCHE TERUGBLIK

Rob Louwe, de bedrijfsarts, gaf op verzoek van de Raad, traditie getrouw een overzicht van de activiteiten van de medische dienst in 1989. Het afgelopen jaar zijn er acht gelegenheden geweest waarbij een bezoek aan boord plaats kon vinden. Daarnaast benadrukte Rob de contacten met de veiligheidsofficieren. Er hebben zich het afgelopen jaar geen fatale of ernstige ongevallen voorgedaan, terwijl het aantal repatriëringen op medische indicatie in 1989 21 bedroeg.

onderzoek

In de loop van 1989 is door de medische dienst een onderzoek gedaan onder de noemer 'gevolgen van toegenomen werkdruk en mentale belasting op het vlootpersoneel van Shell Tankers B.V.'. Het onderzoek moest aangeven of er mogelijk verband zou kunnen zijn tussen de repatriëringen (qua aantal en aard van de ziekte) en allerlei veranderingen die in de afgelopen periode - ten gevolge van modernisatie en rationalisatie - hebben plaats gevonden. De veranderingen zijn onder te verdelen in drie categorieën. Werkaspecten zoals kleinere

bemanningen, strakkere bedrijfsvoering, kortere tijden en drukkere werkzaamheden in havens en minder ervaring zowel van nieuwe Indonesische junior officieren als net omgeschoolde maritieme officieren. Sociale aspecten als meer buitenlandse bemanningen, minder sociale contacten aan boord en minder gelegenheid tot passagieren. Als derde categorie noemde de heer Louwe nog het perspectief van, steeds maar verder krimpende vloot, overtolligheid onder Nederlandse bemanning en veel onduidelijkheid over toekomst en loopbaan ontwikkeling.

overzicht

Dr Louwe presenteerde een overzicht van de repatriëringen over een langere periode (1985 to en met 1989). Hieruit bleek het eerder genoemde verband niet duidelijk aanwezig. Ten aanzien van de Nederlanders (bemanning en officieren) is er sprake van een vrijwel stabiliserend aantal van 2 repatriëringen per 100 werknemers. Bij de Indonesiërs was er alleen van 1988 naar 1989 een aanzienlijke stijging te zien van 0.8 per 100 naar 4.2 per 100. Hier lag het zwaartepunt echter in de categorieën ziekten in de spijsverteringsorganen.

ziekteverzuim

Het ziekteverzuim lag over 1989 voor de walorganisatie op 3,7 procent en voor de vloot op 4,1 procent. Beide mogen laag genoemd worden, in vergelijking met andere bedrijven.

conclusie

Zowel het ziekteverzuim als het aantal repatriëringen om medische redenen zijn laag te noemen en vertonen over het geheel zelfs een dalende lijn. Met name is er ook geen toename geregistreerd van klachten die samenhangen met veranderende omstandigheden. Psychische problemen zijn afgenomen en problemen van het bewegingsstelsel komen nog wel

te veel voor, maar niet meer dan tevoren. Er is geen veranderend ziektepatroon zichtbaar.

vragen

De Raad stelde vervolgens een aantal punten aan de orde, onder andere over de keuringen van Indonesiërs, welke in Indonesië plaats vinden. Er wordt momenteel gewerkt aan een systeem waarbij deze keuringsresultaten beter worden bijgehouden. Ten aanzien van de contacten met de veiligheidsofficier kwamen zaken als trillingen en temperatuur aan de orde. Gerard Veldt benadrukte dat deze twee aspecten veel aandacht krijgen. Er wordt momenteel gesproken over een aantal trillingsmodificaties zoals andere tussenassen voor de 'S'-klasse. Hier gaat echter wel tijd in zitten. Choleraprikken, alsmede het jaarlijkse doorlichten zullen voorlopig worden gecontinueerd vanwege de eisen in het buitenland, en van de Scheepvaart Inspectie.

PERSONEELS-SITUATIE

Naast de gebruikelijke getallen en ontwikkelingen op dit gebied, kende dit agendapunt een aantal specifieke onderwerpen;

ranking

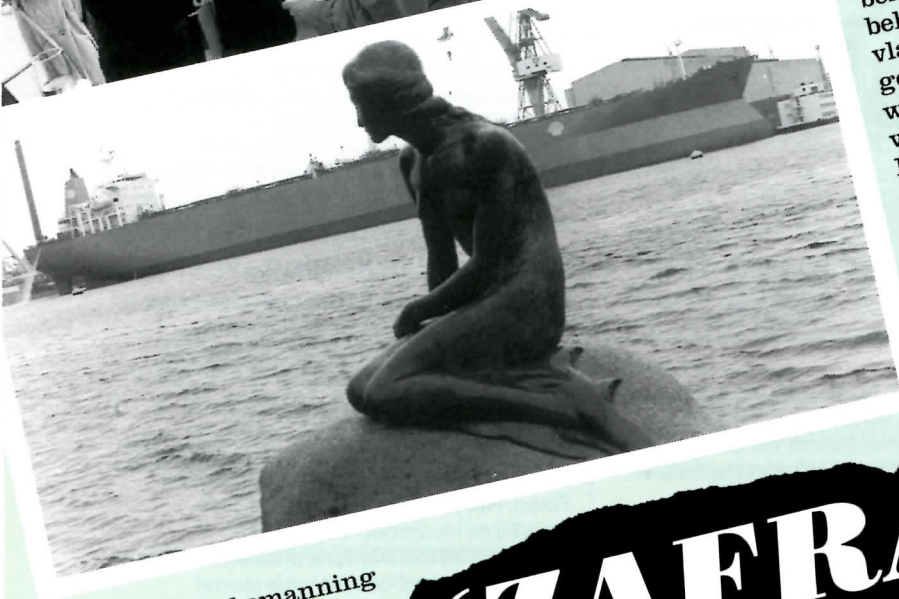
De resultaten onder de conventionele officieren en bemanning zijn vrijwel afgerond. De Raad pleitte ervoor dat iedereen schriftelijk bericht krijgt, met een toelichting tijdens kantoorbezoek. Dit zelfde geldt voor de resultaten van het overzicht met betrekking tot de eventuele noodzaak voor COO'ers om het plusdiploma te behalen. Dit overzicht verwacht men begin mei rond te hebben.

hoofden voeding

Volgens de Raad is het nodig dat de Maatschappij duidelijkheid geeft over de ontwikkelingen rond de Nederlandse hoofden voeding. Het TOZ-overleg (Tripartite Overleg Zeevaart = werkgevers, werknemers en overheid) is verschoven naar 24 april. Veldt benadrukte het standpunt van de Maatschappij: *met het oog op de noodzakelijke kostenbesparing is de Maatschappij van mening dat de Nederlandse hoofden voeding geleidelijk vervangen dienen te worden door de Indonesische head catering*. In dit stadium zal, in het geval een Nederlandse hovo zelf weggaat en er een hovo nodig is, in principe worden overgegaan tot plaatsing van een Indonesische head catering. Daarnaast zal het TOZ-overleg worden afgewacht.

BENOEMING COMMISSARISSEN

Er is wettelijk vastgelegd dat een ondernemingsraad op de hoogte moet worden gesteld van vakatures in en voorgenoemen benoemingen voor de Raad van Commissarissen. Een ondernemingsraad kan vervolgens met



waarvan de 'Zafra' nr. 14 is en waartoe ook de 'Zaria' behoort. Daarna bracht hij een toast uit op het schip, de bouwers, de investeerders, de eigenaars en de bemanning, met de wens voor een behouden vaart, waarna de vlaggen mochten worden gewisseld. Personeelsleden van de werf streken de Deense en B&W-vlaggen, terwijl scheepstechnicus Huub Tummers en Indonesisch gezelschap Max Ferdinandus, respectievelijk de Liberiaanse vlag en de Shell vlag in top hesen. Vervolgens was er een toespraak door één van de leden van Difko Lxiv, zijnde de investeerders. Ook hij hoopte dat de 'Zafra' een behouden vaart zou hebben, niet alleen voor de bemanning, maar ook voor henzelf, zodat hun investering rendement zou opleveren. Hierna overhandigde hij een blijvende herinnering in de vorm van een scheepsklok en een barometer bevestigd op een houten paneel met inscriptie. Zo zouden we bij de tijd blijven. Tot slot volgde er nog een dankwoord van gezagvoerder Floor Kuyt, waarin hij zei dat het vertrouwen van zowel de werf als de investeerders niet zou worden beschaamd en hij en zijn bemanning er alles aan zouden doen om het schip zo goed mogelijk te varen. Ons schip, want dat was het nu.

Nico van der Palen
MO2

De toekomstige bemanning was al enige tijd in Kopenhagen aanwezig. Gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige, eerste stuurman en een maritiem officier waren eind februari al met de proefvaart mee geweest. De overige maritieme officieren en de scheepstechnici liepen al zo'n dag of tien op bouwnummer 930 van de werf rond. Zelfs de Indonesische bemanning arriveerde al op de dag dat bouwnummer 930 omgedoopt werd in 'Zafra'. Maar het was nog steeds 'ons' schip niet. Daarvoor moesten we wachten tot 15 maart, de officiële dag van overdracht. Toen op de bewuste dag iedereen na het diner volledig in uniform op de brug aanwezig was, vroeg men zich af wat er zou gaan gebeuren. De vlaggen zouden worden gewisseld. Maar hoe en wanneer? Van de wachttijd werd intussen dankbaar gebruik gemaakt om foto's te maken van de geheel complete 'etat major'. Het zou waarschijnlijk de laatste keer zijn, dat ze allemaal tegelijk bij elkaar waren. Daar verscheen Nico Doorn (DFM/1) op de brug met de mededeling dat om 14.45 uur de officiële overdracht was ondertekend. De ceremonie kon beginnen. In korte tijd kwamen er verschillende belangrijke personen op de brug en werd de champagne rondgedeeld. Op de bakboord brugvleugel werd eerst een toespraak gehouden door de directeur van de werf, die in het kort iets vertelde over het ontwerp en de bouw van de serie schepen,

'ZAFRA'



'cardissa'

Na een jaar van veilig werken, konden we onze veiligheidsdriehoek met een nieuw plaatje merken. Onder het genot van een hapje en een drankje, kregen we van onze kapitein een bedankje, voor onze inzet het aantal OMA's te beperken.



stagiaire Natasja van Mullem brengt het jaarplaatje van 1989 aan op de veiligheidsdriehoek, onder toezicht van CPO Bingen A. Tampubolon



Iedereen is blij met het nieuwe jaarplaatje: grade II Makrop Bin Maruki, stagiaire Paul Veldhoen, CPO Bingen A. Tampubolon en hwtk. Elibert Dallinga

'sericata'



De 'Think Safe Award' werd op zondag 21 januari jl. uitgereikt te New York. V.l.n.r. ziet u captain R.C. North, gezagvoerder O.A. van Druten en hoofdwerktuigkundige W. Vroling.

veiligheid

'shelltrans'



Daar we ten anker lagen bij de BAR - in afwachting van steigerruimte - is van de gelegenheid gebruik gemaakt om op 13 maart jl. het veiligheidsjaarplaatje, na een gezamenlijke borrel, op de driehoek aan te brengen. Hierbij werd tevens stilgestaan bij de 3 miljoen manuren OMA-vrij. CPO Robert Ferdinandus heeft het plaatje aangebracht in aanwezigheid van zoveel mogelijk opvarenden. Hierna is het geheel gepast afgesloten met een gezamenlijke uitgebreide Indonesische maaltijd. Een niet te missen hoogtepunt.

'sarda'

Na ontvangst van het jaarplaatje 1989 werd een dag uitgezocht om dit feit te vieren. Op de reis van La Salina naar Halifax was het zover. Woensdag 22 februari werd iedereen die vrij was in de bar verwacht. Na een toespraak van de gezagvoerder, werd het jaarplaatje overhandigd aan CPO Binmonai Monafi, die het plaatje op de veiligheidsdriehoek mocht plakken. Na afloop van dit gebeuren



was er nog een gezellig samenzijn onder genot van een hapje en een drankje.

'spectrum'



De plaatsing van het jaarplaatje op de veiligheidsdriehoek, vond op 17 februari jl. plaats aan boord van de 'Spectrum', door CPO Djuhaeni Asmuni.

nieuw gezicht bij STBV

'Te Ermelo heb ik het VWO gevolgd aan het Christelijk College Groenenbeek. Nadien reisde ik dagelijks vanuit mijn woonplaats Putten naar Amsterdam alwaar ik aan de Hogere Zeevaartschool de opleiding tot maritiem officier volgde. Hoewel ik aanvankelijk van plan was de nautische opleiding te volgen, kreeg ik tevens de werktuigkundige richting in mijn pakket, omdat toen net de geïntegreerde



Henriëtte de Boer
22 jaar
ex-Amsterdam

H.J.K. de Boer
19.02.90 in dienst
m.s. 'Stellata'

opleiding van start ging. Het bevat mij echter prima om het gehele scheepsgebeuren te kunnen overzien.

In mijn vrije tijd speelde ik volleybal in de promotieklasse, maar het deelnemen in de competitie en het zeevarende beroep zijn moeilijk te verenigen. Verder doe ik aan conditietraining en ik ben wel van plan hiermee door te gaan.'

VLOOTPERSONALIA

Situatie aan boord 20.04.1990

m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: R. van Westendorp
Hwtk.: E. Dallinga
MO1: L. van den Ende
MO2: H.T.J. Meyer
MO3: F.J. Ringersma (1/5 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
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 (25/4 A.T. van Es)
1e Stm.: R.P. Regout
Wnd. Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld (20/4 Hwtk. J.A. de Groot)
MO2: G.H.G.M. Scheres, J.G. Verbeek, H.E. Becht
MO4: R.A. Hens
Roff.: W.N. Bradshaw
Stag.: F. van den Berg, A.C. Droppers
Tech.: J. Brederveld, J.J. Donleben
Hovo: H. Otter
CPO: Moh. Sjamsudin
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, B.A. Sianipar
Rdof: S. Yacob
ASV: R. Mammen
CPO: M. Bin Satimin
PO: J.D.M. Paath, Kamal Adyaprana
G1S: Umar Bin Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz, Ismail, Abdul Haris Bin Tjal, Ashari Bin Abdi
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.: H.J. Lammertink (25/4 J.D. Compiet), J. Klemann
Stag.: J.M. Muselaars
Rdof.: K.B. Nurardja
Off2: F.X.F.A. Luntungang
Off3: D. Soeyono
Eng3: Kamarudin Maz
Eng4: S.F. Pangemanan
ASV: R.F. Huysers
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
Stag.: W.J. Krynsen, J.M. Vader, K.J.A. van Zijl
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 Nawir, Sunaela Fardiyanto, Achmad Husin, Wahyutomo
G2S: Moh. Nasir, Muhamad Rodji, W. Tjuandy
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Inuh Bin Tamin
CHCK: Tanggan Bin Idris
HECA: Sardi

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: B. Ritman
Wnd. MO1: J. de Boer
Hwtk.: C.H.J. van Dijk
2e Wtk.: R.H. de Haan
Stag.: B. Meerstadt, L.F. Maas, R.J. Blonk
Rdof.: Nendissa
Off3: Moh Tohir Laisa
Eng3: S. Wartama

Eng4: R.B. Subijakto
CPO: Mat Tohir
PO: M. Kadar, Hinsu Manurung
G1S: Matrawi Bin Rofi, Suari, Huzairi Shah
G2S: Atim B. Pereman, Suhandi Andi, Satiman
ASTD: M. Ripin
JSCJ: Iwan Syafril
HECA: Wawan Setiawan
2NDC: T. Kusnadi

m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: A.J. Both
1e Stm.: D.J. Mittelmeier
Hwtk.: J.P. Kalkman
2e Wtk.: M.J. Parent
3e Wtk.: A. van Beek jr.
Stag.: S.H. Appeldoorn
Rdof.: D. Sarono
Off2: D. Utomo
Off3: A.M. Husain
Eng3: B. Agusdin
Eng4: T.H. Sujadi
CPO: H. Hasanuddin Poha
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
Wnd. 2e Stm.: A.W.F. Pera
3e Stm.: T. Barth
Wnd. Hwtk.: M. Schmidt
2e Wtk.: L.F. Kruyt
3e Wtk.: J.H.A. Schulten, K. Elshout
MO4: D.J. Gijbers, N.G. Butter
Wass.: H. Klynstra
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
G2S: Bin Nasik, Suparno, Munandar Atet
HECA: S. Nurdin
ASTD: Annas Idham
JSCJ: Rakli
2NDC: Maman Suparman

m.s. 'Niso'

Gezagv.: T.W. Scharrenburg
2e Stm.: P.A.D. Bouwman

3e Stm.: D.F.A. Maljers
Hwtk.: P.J. de Lange
2e Wtk.: F.A.J. Boot
3e Wtk.: P.J. Farla
MO1: H.A. Kamsteeg
MO4: P.H. Ekkebus
Roff.: D.K. Sanger
Stag.: R.W. Visser, L. de Wolff, F.C.M. Buys
Wass.: O.A. Koetje
Tech.: B. Corputty, F.J. Tryselaar
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
Hwtk.: E. van Aanen
MO2: M.P.M. Boeren
MO3: J.P.J.G. Yzerman, R.W. Eeuwijk
MO4: H. Remmerswaal
Roff.: N. Macaskill
Stag.: M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade
Tech.: A. van der Windt, Q.A.P. de Wit
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: Edy Yusuf Setiady
2NDC: I. Lopies Salvador

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: A.J.W. Rommes
2e Stm.: R.M. van de Aa
3e Stm.: C.J.M. Roels
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
MO4: A. Eijgenraam, J.F. van Dijk
Stag.: R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Abdon Tatuwo
G1S: Munir, Achmad Marpuhin, Abdul Haji S., Mat Nawir Bin Monai
G2S: Achmad Fadjeri, Abdul Hadi
ASTD: Fandi Bin Satam
HECA: Djabar Tilamahu
2NDC: Aksan Busri

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: A.J. Bloem
1e Stm.: H. van Popta
2e Stm.: P.A. Vermolen
3e Stm.: J.N.M. Sinnige
Hwtk.: J.L. van der Rijst (20/5
J. Hensbroek)
3e Wtk.: F.H. de Jong,
T.W.P.B. Vermolen
MO4: M.B. Siderius
Rdof.: Manalu
CPO: Gunugn H. Ritong
PO: Sjaifulluh Siregar,
Abdul Rachman
G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin
Muhammad, Abdul Hailil, 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.: G. Buma
1e Stm.: A.L.M. van Dun (24/4
F.J. Kronenberg)
Hwtk.: M.F. Koens
MO1: J.C. van Koten (26/4
P. Molendijk)
MO3: W.P. Kolijn, F. van Troost
MO4: P.G. Harts
Roff.: M.J. Hogan
Stag.: F. Kessener, F.U. Pernards
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.: A.H. van Haaften (15/5
J.M. Huygens)
Hwtk.: D. Westdorp
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO1: A.L.M. Nagelkerke
MO3: J.D.C. Plug, B. Scholten (21/
4 R. Roor), H. Brugts
MO4: A. Blok
Roff.: J. Hissink
Stag.: P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. van
Grootel
Tech.: E. Kuitems, 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
MO1: S.S. Abma
MO2: B.E. Broekhuysen
MO3: J.H. van Zanden, P. Kees
Roff.: I. Hopkins
Stag.: P.C. Jellema,
H.T.M. Nieuwmeyer
Tech.: R.J. Dekker, J.J. van Triet,
M.J.W.A. Schuurs
Hovo: J.H.A.J. Orië
CPO: K. Naim Bin Dulasi

PO: Maman Suparman
G1S: Abdul Manika, Ardiansjah
G2S: Komarudin, Bin Jumadin
ASTD: Mostafa Bin Monai
2NDC: Mamam

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: N. Venendaal (15/5
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: D. van Eenige, M. Schiphorst,
L.R. Stevens, J.P. de Landes
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Mahmud
G1S: Husni Thamrin, Paulus
Wattimena
G2S: D. Rodjali, O. Sungkono
ASTD: Safei Bin Hadar
2NDC: Mandawi

m.s. 'Zafra'

Gezagv.: F. Kuyt
1e Stm.: J. Jongeneel
Hwtk.: J. Smid
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
Techn.: 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, Sugiaro
ASTD: Harun
HECA: Abd. Rodjah Moh Ili
2NDC: Endi Suryadi

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul
1e Stm.: W. Holwerda
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO2: A.B.M. Bokkers
MO3: P.J.B. de Jong
MO4: J.X.J. Klaaysen
Tech.: R.G. van den Brink,
E.R. van Engel
Rdof.: H. Anwar
CPO: Rustam Zen
PO: F.X. Djoko Nursjamed
G1S: Mahamad Tuppu, Amir Hanif
G2S: Sutipto, A. Jalaludin
KoharCHCK: Kusnan Koesman
ASTD: Achmad Mutohor
2NDC: Abdul Razak

onze vlootjubilaris



H.L. de Koning
hoofdwerktuigkundige
35 jaar op 23.05.90

huwelijk

24.03.90 MO3 A.M.H. Vossen met
mw. A. Hartog

geboren

16.02.90 - Marvin Rutger, zoon van
3e stuurman M.R. Vogelpoel en
mw. M. Vogelpoel

behaalde diploma's

'C' - MO2 J.G. Verbeek

over naar Groep binnen Nederland

01.04.90 - Hovo: J. Boelee (SNI)

met pensioen

01.04.90 2e wtk.: A. Sloot

walpersonalia

in dienst



P. Boogerman
DFF/3 (ex SN)

met pensioen

01.04.90 - H. Steenstra (DFM/1)

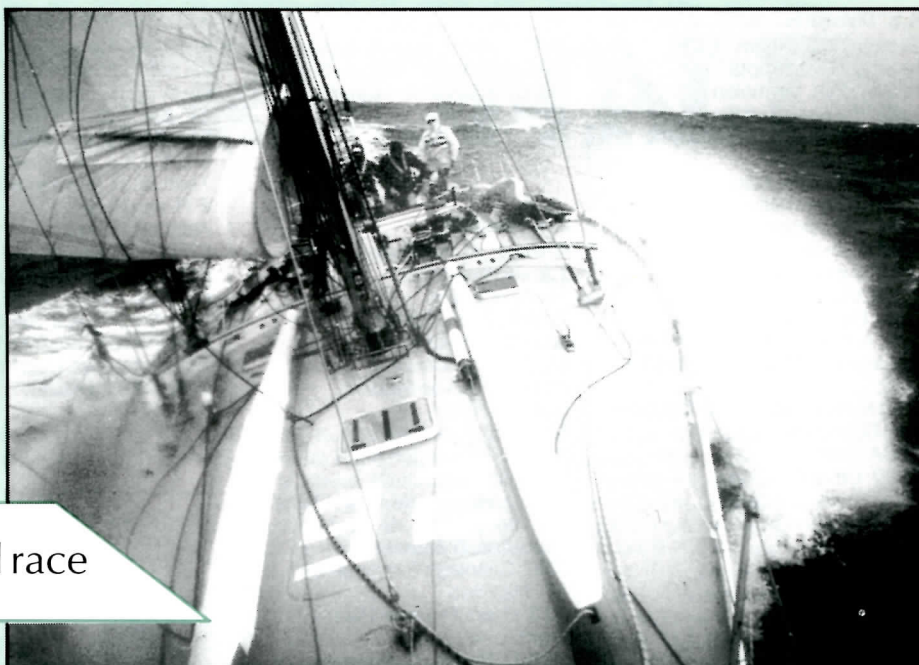
In memoriam

Op 3 maart 1990 is op 84 jarige leeftijd overleden de heer
F.H. Kuik, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Kuik verliet de dienst
der Maatschappij met pensioen in 1955 na 25 dienstjaren.

Op 6 april 1990 is op 86 jarige leeftijd overleden de heer
W.A. Michel, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Michel verliet de
dienst der Maatschappij met pensioen in 1958 na 29 dienstjaren.

Op 10 april 1990 is op 81 jarige leeftijd overleden de heer
J. de Rooij, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer de Rooij verliet de
dienst der Maatschappij met pensioen in 1964 na 36 dienstjaren

Na de korte maar turbulente etappe van Australië naar Nieuw Zeeland, maakte de bemanning van de 'Equity & Law II' zich op voor de zware vierde etappe van Nieuw Zeeland naar Punta del Este in Uruguay. Co-sponsor Adviesgroep CombiNed hield ons op de hoogte van het reilen en zeilen van Dirk Nauta en zijn mannen.



whitbread round the world race

De start in Nieuw Zeeland werd een feest, toen naar schatting 500.000 enthousiaste toeschouwers zich op de kade verdrongen om de deelnemers aan de zwaarste zeilrace ter wereld uitgeleide te doen. Naast de drieëntwintig deelnemende jachten waren er op het water nog ruim 5.000 kleine en grote schepen te vinden. De 'Equity & Law II' had een goede start en begon welgemoed aan haar eerste kruisrak, hetgeen betekende dat de schepen hoog aan de wind voeren en regelmatig overstag moesten gaan. In de wirwar van toeschouwersbootjes een hachelijke onderneming. Dat op zo'n moment een ongeluk in een klein hoekje zit, bleek wel toen de 'Card' een jacht ramde en daarbij haar bazaansmast (achtermast) verloor. Schipper Roger Nilson besloot deze etappe als eenmaster uit te varen.

een kalm begin

Het lichte weer zorgde ervoor, dat de vloot dicht bijeen bleef. Toen tijdens het rondenvan Cape Colville enkele maxi's te dicht onder de kust kropen, bezorgde dit de bemanning van de 'Equity & Law II' het tot dan toe ongekende plezier deze grote schepen de loef af te steken. Op een rustige manier en enthousiast door de inhaalrace, begonnen Dirk Nauta en zijn bemanning een gat te slaan tussen de overige deelnemers in de non-maxi divisie. Het schip presteerde uitstekend onder deze omstandigheden met weinig wind en veel zon. Om verbranding te voorkomen waren de kledingvoorschriften aan boord; lange mouwen en een lange broek.

walvissen ontduiken aanvaringsreglement

In de derde etappe kreeg de Franse 'Charles Jourdan' onenigheid met een walvis. De walvis won en het schip liep een scheur op van twee meter lengte. In deze vierde etappe was het de Belgische 'Rucanor' die een walvis (dezelfde?) ontmoette. Bij de aanvaring brak het roer, waarna de schipper besloot terug te keren naar de haven van Wellington voor reparatie. Het feit dat zowel de bemanning

van 'Charles Jourdan' als 'Rucanor' franstalig was, zal wel op toeval berusten.

de 'furious fifties' delen een plaagstoot uit

Op ruim 51 graden zuiderbreedte, was het lekker weer. De temperatuur schommelde rond de tien graden, er stond een flinke bries en af en toe regende het. Tijdens de tweede etappe droeg de bemanning op deze breedte poolkleding, zodat er weinig reden tot klagen was. Dat men moest uitkijken, werd duidelijk toen tijdens een bui met plotselinge windstoten de stormspinnaker eerst inviel en toen weer met een dreun volsloeg. Door de klap sneuvelde de spinnakerboom, sloeg de spinnaker naar de andere kant en het schip werd onbestuurbaar. Voor de bemanning zich realiseerde wat er gebeurde, lag 'Equity & Law II' met haar mast in het water. De rest van die dag werd gebruikt voor reparaties.

rond Kaap Hoorn

Om Kaap Hoorn te kunnen rondenvan, zakte 'Equity & Law II' nog verder naar het zuiden. Gelukkig bleef de bemanning deze keer buiten het bereik van ijsbergen. Op weg naar Kaap Hoorn ontstond het beeld dat bij deze streken paste. Enorme zeeën liepen vanachter op, de golven hadden witte schuimkoppen en er stond een windkracht negen tot tien. Op de golven surfend liep het schip constant boven de 13 mijl, met uitschieters boven de twintig mijl. Om de Kaap te rondenvan moest er worden gegijpt (het grootzeil naar de andere kant brengen), wat bij die wind een hele onderneming was. Op een klein scheurtje na lukte het voortreffelijk. De bemanning

had een schitterende passage van de Kaap. Veel zon, enorme golven en op de achtergrond de indrukwekkende Kaap.

de laatste loodjes wegen het zwaarst

Tijdens het bescheiden feestje voor het bevaren van Kaap Hoorn, werden de handschoenen overboord gegooid, als afscheid aan de koude zuidelijke zeeën en de zonnebrillen werden opgezet als welkom aan de Atlantic. Weer moest een gijp worden uitgevoerd, en nu scheurde een baan uit het grootzeil. De zeilmakers aan boord konden de zaak nog wel repareren, maar toen bij het reven (verkleinen van het oppervlak) weer een spontane scheur optrad, werd het duidelijk dat dit zeil het wel had gehad. Toen het weer wat rustiger was, werd met alle hens aan dek in een half uurtje tijd het grootzeil gewisseld.

schipbreuk

Een dag na het rondenvan Kaap Hoorn, hoorde de bemanning van 'Equity & Law II' dat het voortdurende beuken van de golven voor de Finse 'Martella' fataal was geworden. Het schip verloor haar kiel en sloeg om. Andere schepen van de Whitbreadvloot schoten te hulp en plukten de bemanningsleden van 'Martella' van de romp. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor.

Op vrijdag 2 maart jl. liep de 'Equity & Law II' de haven van Punta del Este binnen. Ook in deze vierde etappe werd de voorsprong in de non-maxi-divisie verder uitgebreid, zodat de eerste plaats nu nog steviger wordt bezet.