






SCHIP & KA

29e jaargang
nummer 1
september
1989



Bouw van de 'Batavia' vordert gestaag  Cursus
Scheepstechnicus  200ste lossing voor 'Sericata'
 Dirk Nauta heeft nog nooit zeilles gehad 
Van 'Willem Ruys' tot 'Achille Lauro'  Nieuwe
gezichten bij STBV

SCHIP & KA

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

Folkert Elsingstraat 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. 1
september 1989

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

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17.50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

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

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

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

Vormgeving en druk
Tijl Offset Zwolle
Blaloweg 20
Zwolle

Aflossingen en tewerkstellingen

Voor informatie betreffende aflossingen en tewerkstellingen kunt U de volgende telefoonnummers gebruiken:

Nel Beugelink: ☎ 010 - 4071847
Janny Kalkman: ☎ 010 - 4071850

Telefoonnummer 010 - 4071880 is vervallen.

'E'-schepen

De 'Etrema' en 'Erinna' (ex STUK) zijn respectievelijk 15 en 22 augustus 1989 te Singapore aan Shell Tankers B.V. overgedragen.



SHELL TANKERS S.V. 'ETREMA' 30.560 DWT FONNES

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2682	20.07.89	Computerprogramma's (virussen)
2683	31.07.89	Overdracht 'Felania'/'Felipes' (SATCOM)
2684	01.08.89	Uniform wachtschema
2685	04.08.89	Overname 'Zaria'/'Etrema'/'Erinna' (SATCOM)
2686	08.08.89	Koersen (SATCOM)

Verkocht

Het m.s. 'Felania' is op 24 juli jl. te St. John (Canada) overgedragen aan de nieuwe eigenaar GORM A/S.

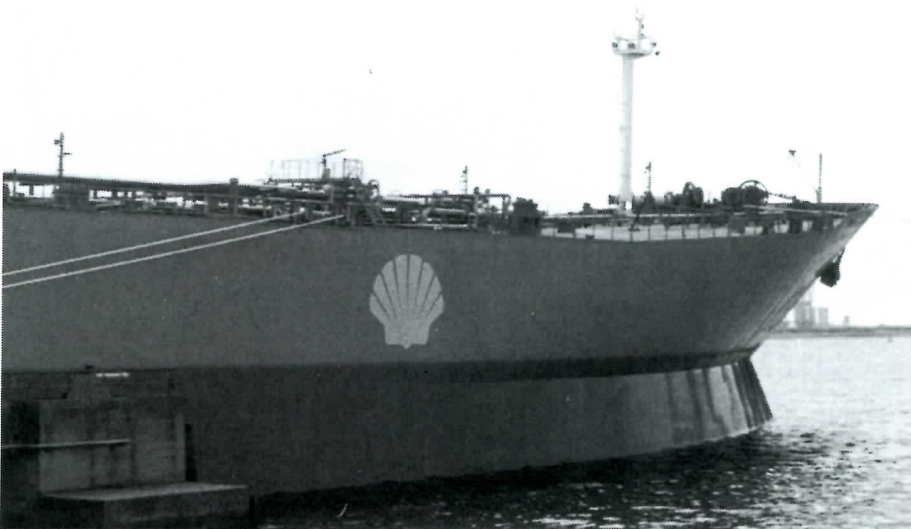
Tevens is op 26 juli jl. te Singapore het m.s. 'Felipes' overgedragen aan GORM A/S.

Volgens de laatste informatie zal de 'Fusus' in de week van 21 augustus en de 'Ficus' in de week van 28 augustus 1989 worden overgedragen aan de nieuwe eigenaar.

'Zaria'

Ons nieuwe schip 'Zaria' heeft de volgende:

Roepnaam: ELJA9
Satcom no. 1240270
Fax no. 1240271



Tijdens het binnenliggen te Rotterdam, fotografeerden wij de zijkant van de nieuwe 'Zaria'.

Cardissa
Caurica
Erinna
Etrema

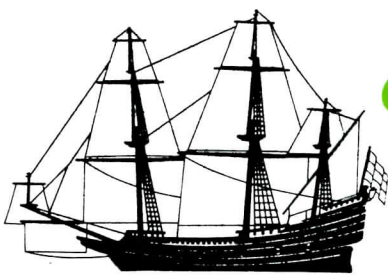
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Niso
Sarda

Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata
Zaria

010-4566008

010-4566009



'DE BATAVIA'

Bouw replica Oostindiëvaarder vordert gestaag

Onder leiding van scheepsbouwmeester Willem Vos wordt sinds 1985 in Lelystad hard gewerkt aan de bouw van de replica van de 17e eeuwse Oostindiëvaarder 'De Batavia'. Dit vijftig meter lange retourschip van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) liep in 1628 van stapel en leed al een jaar later na een 'ongelukkige voyage' schipbreuk voor de kust van Australië. Ruim 350 jaar later verrijzen nu de contouren van een nieuwe 'Batavia' op zo'n dertig kilometer van de bakermat Amsterdam. Een impressie.

Schepen als de 'Batavia' waren in de zeventiende eeuw het belangrijkste transportmiddel tussen de Nederlanden en de Oostindische specerijenmarkt. Omdat het uitrusten van een schip een dure zaak was en de vaart naar de 'Oost' vol gevaren, besloten verschillende kooplieden de kosten en de risico's te delen. Zij richtten een zogenaamde compagnie op. Om onderlinge concurrentie tussen de compagnieën te voorkomen en de positie tegenover buitenlandse handelsondernemingen te versterken, drongen de Staten Generaal aan op onderlinge samenwerking. In 1602 werd de **VOC** opgericht. Deze kreeg als enige in de Nederlanden het recht van de vaart en de handel op de gebieden ten oosten van Kaap de Goede Hoop.

Op haar eerste reis in 1629 strandde de 'Batavia' op de klippen voor de Australische kust. Schepen als de 'Batavia' waren uitermate betrouwbare schepen. Het op de klippen lopen van de 'Batavia' baarde dan ook veel opzien in de

Nederlanden. Het grootste deel van de opvarenden wist zich te redden, maar overleefde niet het moorddadige bewind dat daarna door een groep van de bemanning werd gevoerd. Het wrak van de 'Batavia' werd in de jaren zestig van deze eeuw voor de kust van Australië door onderzoekers ontdekt en geborgen.

Initiatief

In 1980 werd door *Willem Vos* (scheepsbouwer en expert op het gebied van de 17e eeuwse houtconstructie en scheepsbouw) en een Friese houthandelaar het plan opgevat om door de herbouw van de 'Batavia' de houten scheepsbouw en het ambachtelijke timmervak structureel te bevorderen.

In de 5 jaar tot de kiellegging kreeg dit plan verder gestalte en ondersteuning en is het nodige onderzoek verricht om het schip zo

Als scheepsbouwer heeft Willem Vos sinds het begin van de bouw in 1985 de leiding op de werf van Lelystad. Zijn ervaring als scheepsbouwer bij de restauratie van oud-Hollandse schepen en als timmerman bij de restauratie van zeventiende eeuwse huizen, is bij de bouw van essentieel belang.



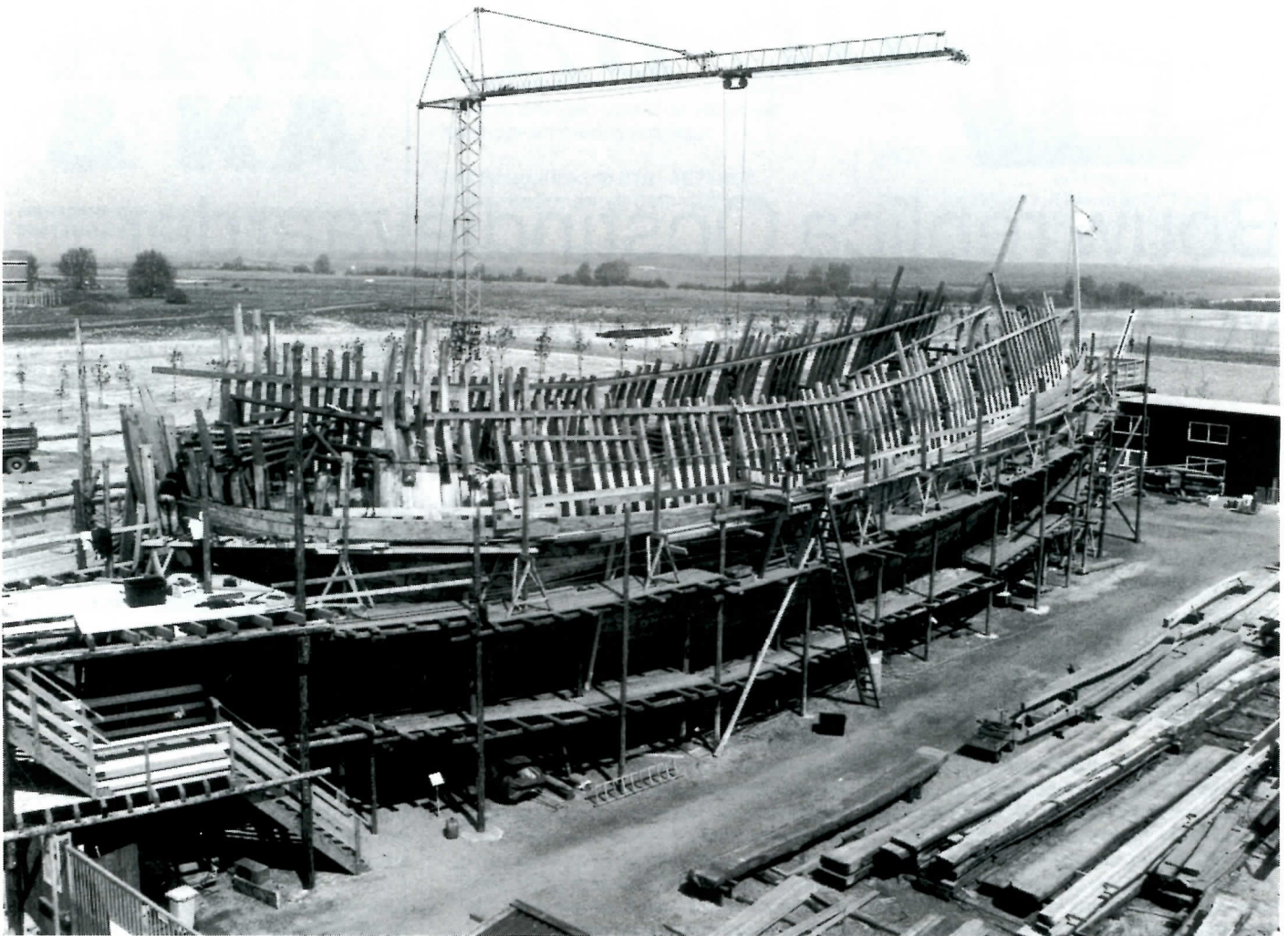
oorspronkelijk mogelijk te kunnen bouwen. Tal van historische gegevens zijn opgediept uit archieven, bibliotheken en musea en vervolgens zo 'vertaald' dat deze ambachtelijk uitgevoerd konden worden. Omdat een reconstructie pas geloofwaardig is als originele materialen worden gebruikt, moest er ook gekeken worden of deze materialen ook in de 20e eeuw nog voorhanden waren.

Willem Vos was ervan overtuigd dat, wilde dit plan kans van slagen hebben, er op een praktisch niveau gewerkt moest worden. Daarom is hij van start gegaan voordat de financiering van het project rond was. Het is gebleken dat het opzetten van een goede werksfeer, waarin mensen als team gemotiveerd zijn om de hoogst mogelijke kwaliteit te leveren, een degelijke basis heeft gelegd voor het succes van dit project.

Op 4 oktober 1985 werd door burgemeester Gruijters de kiel van de 'Batavia' gelegd bij de Oostvaardersdijk in Lelystad. Sinds de kiellegging is de scheepswerf uitgegroeid tot een complex met een bezoekerscentrum, werkplaatsen, kantoren en woningen. Aan het project werken nu ongeveer 130 vrijwilligers. Vijftig van hen in de scheepsbouw zelf. Het zijn voornamelijk jongeren die met behoud van uitkering worden opgeleid tot ambachtelijk timmerman. Tachtig vrijwilligers zetten zich in voor de ontvangst van de bezoekers.

Fondsen

In de periode 1985 tot de zomer van 1987 werden de voor- en achterstevan van de 'Batavia' geplaatst en heeft het schip vorm gekregen door de spanten. De romp van de 'Batavia' is inmiddels zo goed als klaar, het onderste (koebrug)dek is gelegd en het roer is inmiddels geplaatst. Er is in Lelystad ook een werkplaats gebouwd voor de binnenwerkzaamheden. Daarnaast zijn er huizen voor de timmerlieden gebouwd. De timmerlieden werken in ploegen die afwisselend een onderdeel van de bouw



Een overzicht van de Batavia-werf in Lelystad

op zich nemen. Met de bouw van de 'Batavia' is een bedrag gemeoid van rond de 10 miljoen gulden. De fondsen worden beschikbaar gesteld door de in 1985 opgerichte Stichting 'Nederland bouwt VOC-retourschip', waarvan de Koninklijke Nedlloyd Groep de belangrijkste initiatiefnemer en participant is. De gemeente Lelystad heeft het terrein beschikbaar gesteld waarop de werf is gevestigd.

Opleiding en werkgelegenheid

Sinds het begin van de jaren tachtig houdt Willem Vos zich bezig met scholing van jongeren op het gebied van houtbewerking

samen met de Stichting 'Hout', de Stichting 'Houten Schepen' en de overheid. Tijdens de bouw van de 'Batavia' wordt de scholing zo breed mogelijk opgezet en wordt de leerlingen op basis van zelfvertrouwen duidelijk gemaakt, dat je met een goede opleiding achter de rug je kunt aanpassen aan de veranderde arbeidsmarkt. Het toepassingsgebied ligt in de jacht- en bootbouw, schoeiings-, steiger- en remmingwerken, de bouw en de restauratie van monumenten. De opleiding is voor het laatstgenoemde toepassingsgebied van groot belang omdat zich een toenemend tekort aan vakmensen in de restauratiewereld aftekent. Dit strekt zich uit tot over de landsgrenzen.

Bij de opleiding komen alle facetten van het werken met hout aan de orde, waarbij ook geleerd wordt om te gaan met moderne apparatuur. Want ook al wordt de 'Batavia' zelf heel authentiek, er wordt bij de bouw wel gewerkt met modern gereedschap. Verder worden in het project niet slechts de beheersing van de technieken van houtbewerking toegepast, maar ook wordt aandacht besteed aan het werken in teamverband met gedeelde



verantwoordelijkheid. De ervaring van de laatste jaren leert dat deze 2 jarige opleiding de jongeren daadwerkelijk helpt bij het vinden van betaald werk. In het kader van deze opleiding is door het Europees Sociaal Fonds een subsidie verleend.

Wetenschappelijk onderzoek

De reconstructie van een 17e eeuwse schip moet gezien worden als een samenspel tussen ambacht en wetenschap. Tijdens de bouw rijzen tal van vragen. Om deze vragen op te lossen is een complex onderzoeksprogramma opgezet. Omdat het uitgangspunt daarbij is de kennis op het gebied van de bouw en zeileigenschappen van een 17e eeuwse schip te vergroten met behulp van zowel schriftelijke, materiële als picturale bronnen, kan worden gesproken van een project van reconstructie archeologie.

Het bijzondere van het 'Batavia' project is de mogelijkheid om met een 17e eeuwse schip te experimenteren. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om onze kennis te vergroten op het gebied van de zeileigenschappen en de bediening van het schip door het op zee te testen onder verschillende omstandigheden. Om dit potentieel aan kennis volledig te benutten is het van essentieel belang de bouw van het schip en de experimenten nauwkeurig te registreren en te documenteren. Dit moet uiteindelijk uitmonden in een uitgebreid gegevensbestand van informatie over Oostindiëvaarders uit de eerste helft van de 17e eeuw en de methode en technieken van reconstructie archeologie. Voor het onderzoek bestaat nu al nationale en internationale belangstelling.

Openingstijden en entreegelden

De werf van de 'Batavia' is elke dag voor bezoekers geopend van 10.00 uur tot 17.00 uur. Voor volwassenen bedraagt de entree zeven en een halve gulden, kinderen van 6 tot 16 jaar betalen twee gulden vijftig en 65-plussers drie gulden vijftig. Donateurs hebben met hun gezin gratis toegang. Voor groepen vanaf tien personen geldt een toegangsprijs van vijf gulden per persoon.

Hoe is de 'Batavia' te vinden?

De 'Batavia' ligt aan de Oostvaardersdijk 01-09 in Lelystad. Een beschrijving van de route:



Geheel volgens plan zijn de beeldhouwers begin april van start gegaan met de galjoensleeuw die straks de boeg van de 'Batavia' zal tooien. Het voorbereidende zaag- en hakwerk werd verricht door Ubald Elshuis.

Vanaf Amsterdam:

Over de A6 richting Lelystad. Afslag Lelystad-Zuid. Vervolgens rechtsaf de Larserdreef op. Aan het einde rechtsaf (Westerdreef). De Westerdreef volgen tot aan een T-splitsing (Houtribdreef) en daar linksaf. Bij de volgende T-splitsing (Houtribweg) rechtsaf en vervolgens de eerste links. Voor de Houtribsluizen (ter hoogte van de PTT-communicatietoren) rechts, vervolgens links de weg onderdoor en daar ligt de 'Batavia'.

Vanaf Groningen:

Over de A6 richting Lelystad. Afslag Lelystad Noord/Enkhuizen. Rechtsaf de Houtribweg op. Richting Enkhuizen volgen en voor de Houtribsluizen (ter hoogte van de PTT-communicatietoren) rechtsaf. Tenslotte links de weg onderdoor en daar ligt de 'Batavia'.

Meer dan 11.000 bezoekers in tweeënhalve maand

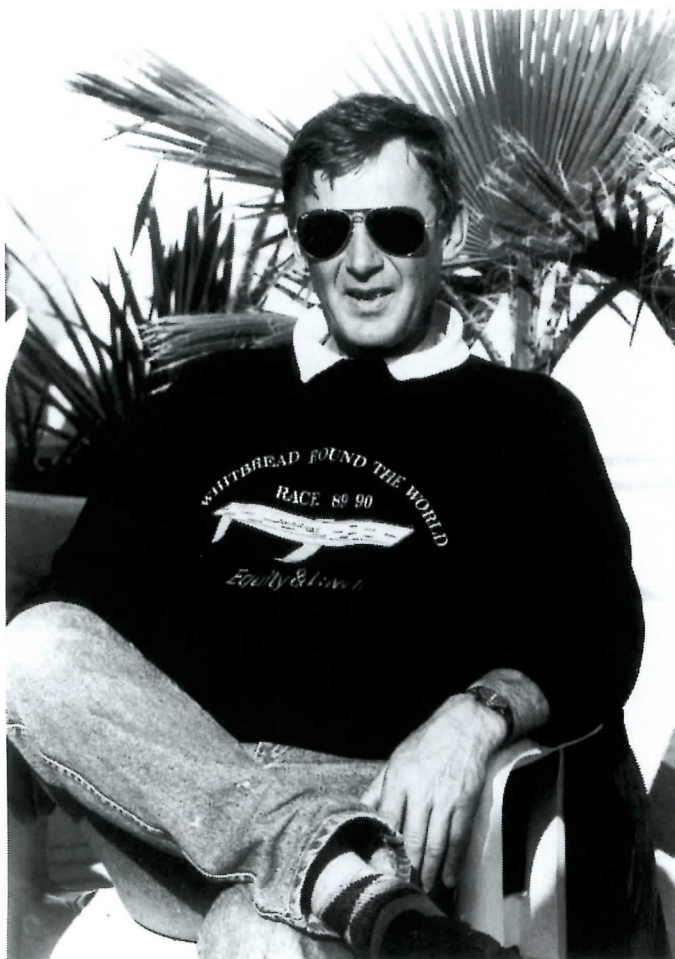
Vanaf 1 januari 1989 tot en met zondag 12 maart, het moment waarop werd geteld, zijn 11.238 bezoekers een kijkje komen nemen op de 'Batavia'-werf in Lelystad. Vergeleken met dezelfde periode vorig jaar (3.408) is dat meer dan driemaal zoveel. Het is nog wat te vroeg om een verwachting uit te spreken over het totale aantal bezoekers dat dit jaar verwacht kan worden, maar over 1988 is het in ieder geval al wel bekend. Ruim 80.000 mensen bezochten vorig jaar de 'Batavia'!

Denemarkens dikste boom

De grootste en dikste boom van Denemarken, een enorme larix, is onlangs geveld en getransporteerd naar 'Batavia's'-zagerij in Harlingen. De boom, met een lengte van ruim 25 meter, is daar bewerkt om straks te kunnen gaan dienen als boegspriet voor het VOC-retourschip. De boom, die in Denemarken deel uitmaakte van een toeristische route en op 11 mei voor verdere bewerking op de werf in Lelystad arriveerde, kende oorspronkelijk aan de voet een doorsnede van 1 meter vijftig, terwijl hij in het midden nog tachtig centimeter dik was.

Toekomstplannen

Nu de 'Batavia' steeds meer vorm krijgt, wordt het ook tijd om wat gericht naar de toekomst van het schip te kijken. Het is de bedoeling de 'Batavia' in de zomer van 1991 te water te laten. Maar varen zal ze dan nog niet. Immers, eerst moet het schip nog worden getuigd, terwijl ook de bemanning moet worden opgeleid. De eerste vaart van het VOC-retourschip staat dan ook gepland in de loop van 1992. Het streven is, dat de 'Batavia' in dat jaar ook de Spaanse stad Barcelona zal aandoen. Zoals bekend worden daar dan de Olympische Spelen gehouden. Bovendien is het in dat jaar precies 500 jaar geleden dat Columbus Amerika ontdekte. Overigens staan te zijner tijd ook tochten naar Amerika en Australië op het programma van de 'Batavia'.



'Ik heb nooit
zeilles gehad!'

Dirk Nauta

schipper 'Equity & Law II'

Op twee september 1989 start de vijfde Whitbread Round The World Race. De zwaarste zeilrace ter wereld, met een te zeilen afstand van 62.000 kilometer. In het veld van schepen is ook de 'Equity & Law II' te vinden. Dit schip vaart als enige onder de Nederlandse vlag. Vandaag een nadere kennismaking met Dirk Nauta, de schipper van de 'Equity & Law II'.

Midden in het Friese watersportgebied ligt *Uitwellingerga* (Gemeente Wymbritseradeel). Dit is de woon-werkplaats van *Dirk Nauta*, zoon van een timmerman-aannemer uit Kollumerzwaag en nu één van de bekendste Nederlandse zeezeilers. Een nuchtere Fries, die wedstrijdzeilen ziet als een uitdaging om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Een man die alles weet van schepen, de zee en haar gevaren.

- Hoe kom je als zoon van een timmerman-aannemer op zee terecht?

'Mijn voorouders van moederskant zaten op de binnenvaart. Dus het zit wel in het bloed. Pake was een binnenschipper.'

- Onmiddellijk begonnen met zeilen?

'Nee hoor. Na de zeevaartschool in Delfzijl werd ik matroos op een kustvaarder. Twee

jaar later was ik stuurman op dat schip. Ik had dispensatie als stuurman. In 1962/63 - dat was die strenge winter - ben ik teruggegaan naar Delfzijl voor de opleiding stuurman en kapitein. Daarna heb ik nog een jaar of zes als stuurman over de kustwateren gezworven. Onder andere heb ik veel gevaren op de 'Live-Stock-Express'. Regelmatig vanuit *Breskens* naar Engeland, Ierland en zo nu en dan naar Noord-Afrika. Ik heb ook nog op de 'Titan' gevaren; dat schip is later vergaan.'

- Vertel eens

'Ik was nog maar een paar maanden van boord, toen dat schip bij Noorwegen verging. Met man en muis, omdat tijdens een storm de luiken insloegen. Ze hebben nooit meer iets van dat schip teruggevonden. Als je dat hoort, sta je wel even raar te kijken. Ik had er tenslotte drie jaar op gevaren.'

- Heb jij zelf wel eens de dood voor ogen gehad?

'Eén keer. Vier jaar geleden tijdens de *Ruta del Descubimiento*. Op de heenreis ging ik een keer overboord. Stralend mooi weer; niets aan de hand dus. Maar op de terugreis ging ik opnieuw. Midden op de oceaan met windkracht acht. Ik had net mijn veiligheids gordel even los toen ik door een golf overboord werd gesmeten. Het water was heel koud en het zicht heel slecht. Op dat moment dacht ik: Dirk dit was het dan. Een hoofd in zee is maar heel klein en het schip is zo verdwenen. Ze vinden je nooit meer. Maar bij de volgende golf werd ik opgetild en zo weer aan boord gezet. Gewoon geluk, niets meer en niets minder.'

- Een gevaarlijke sport dus?

'Ach, wat heet gevaarlijk? Het is niet allemaal zonder gevaar, maar wat is dat wel in dit leven. Je moet natuurlijk wel weten waar je mee bezig bent. Het gezegde dat een schip net zo zeewaardig is als zijn bemanning is even oud als waar. Ik verhuur zeiljachten van 31 en 34 voet. Die zijn compleet zeewaardig uitgevoerd. Met zo'n 31 voeter kan je gemakkelijk oversteken naar Engeland, of een tocht maken naar Denemarken en Noorwegen. Maar de belangrijkste factor blijft natuurlijk de bemanning. Ervaren mensen die weten wat er kan gebeuren, verstand hebben

van zeilen en kunnen navigeren. En je moet je schip kennen! Weten waar de buitenboordkranen zitten, hoe de motor moet worden gestart, waar de reddingsmiddelen en het 'vuurwerk' te vinden zijn en waar de brandblusser is. En niet te vergeten; hoe het toilet werkt. Zo'n schip kan veel hebben hoor.'

- Geef eens een voorbeeld

'Toen ik schipper was op de 'Norseman' gingen we naar Engeland. Het was nog te vroeg in het jaar - april - en op de thuisreis werden we getroffen door een orkaan. We kregen er echt verschrikkelijk van langs. Bij het vertrek gaven ze wel een behoorlijke wind aan. Zeven tot acht uit het westen, maar dat konden we hebben. Voor de Nederlandse kust woei het tien, met een waarschuwing voor elf en later nog twaalf. We wilden en konden de haven van IJmuiden niet in en zijn maar weer naar volle zee gegaan. Opeens werd het windstil en hoorde je alleen de golven bulderen. We voerden alleen een dichtgereefd voorzeil en een fok.

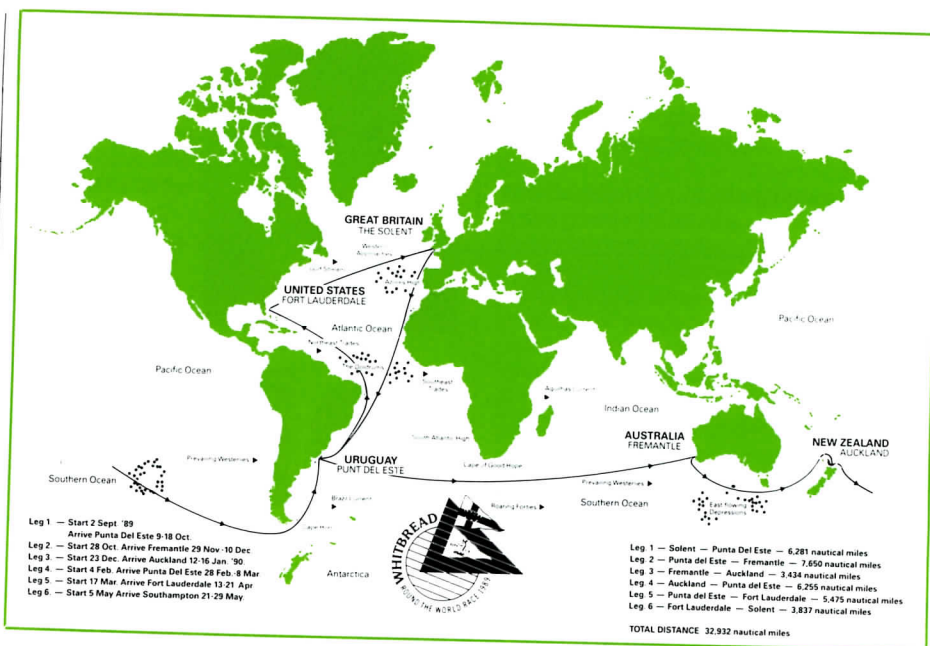
Ik wist, dat als er wat zou komen het nu zou komen. Toen kwam de wind echt als een muur. Het schip ging plat op het water, met de reling onder, en het water stroomde binnen. Met veel moeite kregen we de fokkeschoot los. Dat zeil was zo aan flarden. Het grootzeil kregen we niet meer naar beneden, dus heb ik daar maar het mes ingezet. In een paar tellen hingen er alleen maar rafels aan de mast. Toen richtte het schip zich weer op en hebben we met emmers het water uit de machinekamer gehaald. De golven waren huizenhoog en het leek alsof de zee kookte. We hebben het schip voor top en takel laten drijven. Zij zocht zelf de weg van de minste weerstand en lag bij wijze van spreken als een zwaantje op het water. Tijdens de Transatlantic Race heb ik mijn schip ook wel eens laten drijven omdat het zo hard woei. Dat werkt best, zo met de hoge kant naar de wind en gewoon laten gaan.'

- Ik kan me voorstellen dat je daarna een borrel pakt. Doen jullie dat dan ook?

'Die drank kan je vergeten. Aan boord van de 'Equity & Law II' is geen drank. Hooguit een fles whisky om het eten mee aan te maken. Drank is alleen maar ballast. Bier is er ook niet. Dat moet je koel houden en dat lukt niet aan boord. Bovendien sla je met vier borrels achter je kiezen veel sneller overboord, dus het is nog gevaarlijk ook. We hebben wel limonade in poedervorm. Dat lengen we aan met water uit de watermaker.'

- Een spartaans leven dus. Zeurt de bemanning daar niet over?

'Waarom zouden ze? Het is geen cruise op de 'Love Boat' in de Caribbean. Er moet gevaren worden en wel zo hard mogelijk. Dat weten die jongens en daarom gaan ze mee. Ze realiseren zich dat er aan boord maar één de beslissingen neemt. En dat is de schipper. Democratie kan niet en gestemd wordt er niet. Kijk, je doet met zo'n race een schat aan levenservaring op en die is later in wezen onbetaalbaar. Daar moet je wel wat voor over hebben.'



- Over de 'Love Boat' gesproken. Er gaan geen vrouwen mee. Bewust niet?

'Inderdaad. De fysieke prestaties van vrouwen zijn nu eenmaal minder dan van mannen. Aan boord moet iedereen alles kunnen doen. Ik kan geen onderscheid maken. Ik heb niets tegen vrouwen, in sommige bedrijven zijn ze beter dan mannen. Maar aan boord van een racer gelden andere normen en waarom zou ik een goede vrouw meenemen als ik ook een goede vent kan krijgen?'

- Je had het over ervaringen opdoen. Heb jij zeilles gehad?

'Een beetje, in een zeilsloep aan de Zeevaartschool. Toen ik zeventien was kocht ik een oude BM. Daarvoor ging ik regelmatig met een broertje naar de Grote Wielen bij Leeuwarden. Daar kon je BM'ers huren. Het waren rot boten maar niet duur, en daar ging het toen om. Les kreeg je niet. Als het hard waaide zei de verhuurder: niet voor de wind gaan, want dan heb je kans op brokken. Je draait maar een rondje door de wind. Dat was mijn zeilles. Maar als je feeling hebt voor een boot, dan red je het wel. Ik ben bijna nooit met brokken aangekomen.'

Lossing 200ste lading voor Mitsubishi Chemicals Kashima

Bij aankomst op 2 juli 1989 te Kashima, bleek dat de 'Sericata' de 200ste lading voor Mitsubishi Chemicals Co. Ltd. te Kashima vervoerde. Dit was voor het plaatselijke Management aanleiding om een officieel tintje aan deze lossing te geven. Nadat het lossen de volgende morgen op het geplande tijdstip gereed was, kwam de plaatselijke Manager mr. Shinichi Urabe met zijn voltallig personeel aan boord.



Na enige toespraakjes in het Japans en Engels werden aan het schip een mooie Japanse pop en een prachtig bloemstuk aangeboden, welke beide een plaats kregen in de lounge. Na een kort dankwoord van gezagvoerder van Druten, waarbij ook de 'S' van Shell, Safety, Service en 'Sericata' aangehaald werd, ging iedereen vervolgens op de foto met de geschenken en de voor deze gelegenheid gemaakte spandoeken.

Na nog een kort gezellig samenzijn, waarbij de civiele dienst voor ontbijthapjes, koffie en thee gezorgd had, verliet men het schip om weer aan het werk te gaan en was de 'Sericata' inmiddels gereed om te verhalen.





AAN DE **OR** DE

- **Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren**
- **Cursus Scheepstechnicus**
- **Outplacement**
- **Wet op de Ondernemingsraden**
- **OR en achterban**

De laatste keer hebben we het gehad over de scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren, de cursus voor Scheepstechnici, Outplacement en de Wet op de Ondernemingsraden. Deze onderwerpen komen ook nu weer aan de orde. De eerste drie omdat er nieuws te melden is en de laatste, de WOR, omdat ik dat in de laatste aflevering heb toegezegd. 'De tijd vliegt'. Een uitspraak die we allemaal regelmatig gebruiken of zeker wel eens horen. Hierbij dienen we echter wel te benadrukken dat dit natuurlijk niet altijd het geval is. Ik denk hierbij dan aan de situatie (welke voor mij al weer even geleden is), dat men aan het einde van de reis weet wanneer men afgelost gaat worden. Dan lijkt het dat alles vliegt, behalve de tijd. Vanwaar deze woorden zullen jullie denken. Als een soort inleiding tot het vijfde onderwerp waar ik in deze rubriek aandacht aan wil geven. Dat punt is namelijk OR en achterban. In een eerdere aflevering is hier al over gesproken, een verhaal over banmolens en bandijken. De bedoeling is dat dit punt als regelmatig onderdeel terug komt in deze rubriek. Voorlopig een kleine inleiding die later zijn vervolg zal krijgen.

Scheepsbedrijfsvoering met Maritieme Officieren

Hier is in het verleden al veel over geschreven, zowel in eerdere afleveringen van deze rubriek, alsmede in OR-verslagen. Inmiddels heeft een groot gedeelte van onze collega's een bijdrage geleverd aan de discussie rond dit punt. De drie MO-dagen zijn inmiddels samengevat en als vervolg daarop is dit punt teruggekomen op de agenda van de '6 x 6'-bijeenkomsten, waarvan er in de afgelopen periode twee hebben plaatsgevonden. Voor de statistiek: de verdeling van de 30 MO'ers welke op de MO-dagen zijn geweest was 16 technisch en 14 nautisch, terwijl het zwaartepunt lag bij de MO3, namelijk 15. Het moge duidelijk zijn dat de discussies zich voornamelijk richtten op het aspect 'Aandachtsgebieden'. De drie MO-dagen gaven een diversiteit van argumenten, zowel voor als tegen de invoering van een dergelijk systeem. Enkele argumenten 'tegen' waren:

- ✳ **twijfels over de noodzakelijkheid;**
- ✳ **een te star geheel;**
- ✳ **het zou lijken op een stap terug naar subgroepen;**
- ✳ **twijfels over de haalbaarheid (vooral met betrekking tot de aan boord beschikbare tijd);**
- ✳ **het 'schip' dient als aandachtsgebied beschouwd te worden.**

Naast deze tegenargumenten staan uiteraard enkele argumenten 'voor':

- ✳ **dosering van ervaring;**
- ✳ **herkenning van verantwoordelijkheden;**
- ✳ **kan leiden tot een beter gestructureerd werkoverleg;**
- ✳ **betere motivatie.**

Gaven de drie MO-dagen in feite een voorzichtige tendens voor invoering van een systeem als 'Aandachtsgebieden', de beide '6 x 6'-bijeenkomsten weken hier duidelijk van af. Grote vraagtekens werden gezet bij de noodzakelijkheid van dit systeem en tevens bij de haalbaarheid. Alles bij elkaar zeer zeker geen brede

basis voor het verder uitdiepen en invoeren van een begrip als 'Aandachtsgebieden'.

De realiteit is nu dat de brede discussie en het verzamelen van zoveel mogelijk argumenten heeft geleid tot een situatie waarin een compromis moet worden bereikt tussen behoefte aan verandering door middel van iets als 'Aandachtsgebieden' en een duidelijke afwijzing van de voorgestelde vorm. Een lange zin die geen invulling geeft aan de vraag: wat nu? Het zal duidelijk zijn dat niet zal worden overgegaan tot invoering van het systeem zoals dat in de afgelopen periode onderwerp van vele discussies is geweest. De werkgroep buigt zich over wat er nu op tafel ligt aan argumenten en ideeën, om tot een aanvaardbaar compromis te komen. Waar tijdens de MO-dagen en de '6 x 6'-bijeenkomsten wel eenstemmigheid over was, is de behoefte aan een uniform wachtsysteem. De ideeën hierover hebben inmiddels geleid tot een bepaalde opzet waar jullie via andere kanalen over op de hoogte worden gesteld.

Tenslotte nog kort een idee dat tijdens een MO-dag naar voren kwam en neerkomt op een soort evaluatieformulier. Dit formulier moet inzicht geven in de ervaringen van de Maritiem Officier aan boord. Ook dit onderwerp is momenteel in studie.

Cursus Scheepstechnicus

Ditmaal gingen 5 aankomend ST'ers de cursus volgen aan het 'CVV' te Rotterdam. CVV staat voor 'Centrum voor Vakopleiding van Volwassenen'. Qua inhoud van de cursus is er weinig verschil met die van Wescon, de benodigde tijd is echter iets minder. Aan het eind van de cursus werden de door de cursisten gemaakte werkstukken bekeken en beoordeeld door gecommiteerden van DGSM uit Rijswijk.

Intussen liepen de eerste afspraken met DGSM en Nedlloyd om examens af te nemen op de 'Nedlloyd Kingston'. Op 22 juni vond wederom een instructiedag plaats op de zeevaartschool van

Rotterdam waarbij de cursisten van 'CVV' aanwezig waren en tevens een aantal van de cursus bij Wescon. Op 5 juli lag de 'Nedlloyd Kingston' afgemeerd te Amsterdam en waren de aankomende ST'ers aanwezig voor het afnemen van de Nautische toets. Het programma was niet afwijkend van eerdere dagen. 's Ochtends had een ieder de gelegenheid om zich vertrouwd te maken met het ankerspil en de brug, terwijl 's middags de kandidaten twee aan twee het examen werd afgenomen. Ook het resultaat was gelijk aan de vorige dag, namelijk allen geslaagd. In totaal moeten nu nog 4 geselecteerden de totale cursus volgen tot ST'er, terwijl in totaal nog 18 man de nautische toets dienen af te leggen.

Outplacement

Een regelmatig terugkerend onderwerp. De Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken heeft op 23 juni een derde gesprek gehad met een delegatie van het outplacement bureau, terwijl het volgende gepland staat voor 15 september. Zoals gebruikelijk stond tijdens het gesprek de stand van zaken centraal. Deze komt in het kort hierop neer:

Aantal deelnemers: 62 (in de vorige 'Aan de ORde' stond abusievelijk 64).

Momenteel een baan: 28

Baan op termijn: 3

In opleiding: 14

Doelstelling bekend/oriëntatie: 13

De situatie liet zich het best omschrijven als 'een moeizaam stadium'. Nog steeds is een aanzienlijk aantal deelnemers bezig met een opleiding. De verwachtingen ten aanzien van de deelnemers die momenteel onder het punt 'doelstelling bekend/oriëntatie' staan zijn redelijk positief. De realiteit is dat door diverse oorzaken er nogal wat verschillen optreden tussen de deelnemers voor wat betreft de tijd die nodig is om een idee over een andere werkkring te krijgen en de uitvoering daarvan. Na 15 september, als wederom een gesprek heeft plaats gehad, komen we hierop terug.

Wet op de Ondernemingsraden

In de vorige aflevering van 'Aan de ORde' heeft U kunnen lezen over deze Wet en heb ik de belofte gedaan hier in volgende afleveringen op door te gaan. Vorige keer is gesproken over de Wet in het algemeen, de verplichting tot vergaderingen en het quorum. Deze keer in het kort iets over twee heel belangrijke aspecten, namelijk het *Adviesrecht* en het *Instemmingsrecht*.

Advies

Het Adviesrecht is één van de bijzondere bevoegdheden die de Wet aan de Ondernemingsraad toekent. Het is

geregeld in artikel 25 en schrijft voor dat de Raad door de Ondernemer in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over elk door de ondernemer voorgenomen besluit tot bijvoorbeeld:

- * de overdracht van de zeggenschap van de onderneming (wisseling van directeur);
- * belangrijke inkrimping;
- * uitbreiding of andere wijzigingen van de onderneming;
- * het doen van belangrijke investeringen;
- * het groepsgewijs werven of inlenen van arbeidskrachten;
- * het aanvragen van een belangrijk krediet.

Samenvattend kan gezegd worden dat de ondernemer advies zal vragen aan de Raad bij belangrijke financieel-economische of bedrijfsorganisatorische besluiten. Verder regelt het bewuste artikel 25 dat de Raad op een dusdanig tijdstip om advies gevraagd dient te worden, dat het van wezenlijke invloed kan zijn op het te nemen besluit. De vraag om advies dient verder begeleid te worden met een duidelijk overzicht van de beweegredenen alsmede de gevolgen. Vóór advies wordt uitgebracht dient tenminste eenmaal overleg gepleegd te worden. Stemt het advies van de Raad niet overeen met het besluit van de ondernemer, dan dient dit besluit te worden opgeschort tot een maand na de datum waarop de Raad in kennis is gesteld van het besluit.

Voorbeelden van adviesaanvragen zijn de benoeming van een directeur en de verkoop van de 'Tagelus'.

Instemming

Een ander belangrijke bevoegdheid van de Ondernemingsraad is het Instemmingsrecht. Dit is geregeld in artikel 27. Dit artikel schrijft voor dat de ondernemer de instemming behoeft van de Ondernemingsraad voor elk door hem voorgenomen besluit tot vaststelling, wijziging of intrekking van:

- * een regeling met betrekking tot werk- en vakantietijd, beloning of functiewaardering;
- * een regeling op het gebied van personeelsopleiding, personeelsbeoordeling, bedrijfsmaatschappelijk werk, werkoverleg;
- * behandeling van klachten;
- * een regeling op het gebied van het aanstellings-, ontslag- of bevorderingsbeleid.

Dat is een hele lijst en is het best samen te vatten als regelingen op het gebied van het sociale beleid, niet gebonden aan een CAO. Ook hier geldt weer dat het te nemen besluit schriftelijk aan de Raad dient te worden medegedeeld, voorzien van beweegredenen en te verwachten gevolgen. In geval van het niet verkrijgen van de instemming door de Raad, kan de ondernemer zich wenden tot de Bedrijfscommissie voor het verkrijgen van instemming, in plaats van die van de OR.

De Raad kan binnen een maand na een door de ondernemer genomen besluit, waarvan hij meent dat het instemmingsplichtig zou zijn geweest, een beroep op nietigheid doen.

Voorbeelden van instemmingsverzoeken in ons geval zijn het *nieuwe beoordelingsformulier*, de *nadere invulling van het beoordelings- en promotiesysteem* en de *nog te verwachten procedure rond het instemmingsverzoek aangaande een training- en opleidingsbeleid*. Tot zover de WOR.

OR en achterban

Dat brengt ons bij het laatste onderwerp van deze aflevering, namelijk OR en achterban. Zoals in de inleiding gezegd zal dat deze keer slechts kort zijn, maar we komen er de volgende keer op terug. 'De tijd vliegt'. De huidige Raad is momenteel halverwege haar gekozen termijn van in totaal 3 jaar. Door de opzet van ons bedrijf met de personeelsleder over de hele wereld verspreid (hetgeen leidt tot een vrij langdurige verkiezingstijd) en vanwege een vervroeging van het zittingsjaar van de Centrale Ondernemingsraad, zullen de volgende verkiezingen echter al over een jaar vanaf nu aanvangen!

Nu zal men wellicht denken dat dat dus nog wel even duurt, maar toch zal blijken dat in deze situatie de tijd wel degelijk vliegt. Het is tevens belangrijk voor de zittende OR om tijdig de zaken kort te sluiten met de achterban om voor de verkiezingen verzekerd te zijn van een groot aantal kandidaten en van een zo groot mogelijke opkomst bij de verkiezingen.

Eén en ander is de reden dat naast de lopende zaken ook dit onderwerp regelmatig op de agenda zal staan van zowel Commissievergaderingen alsmede de OR/OV-vergadersessies. In die zin zal ik ook regelmatig in deze rubriek aandacht besteden aan dit onderwerp, hetgeen uiteindelijk zal moeten leiden tot een grote bijdrage van jullie allen, de achterban.

Hiermede zijn we aan het einde van deze 'Aan de ORde'.

Goede vaart of een prettig verlof,

Ed Barsingerhorn
OR-voorzitter

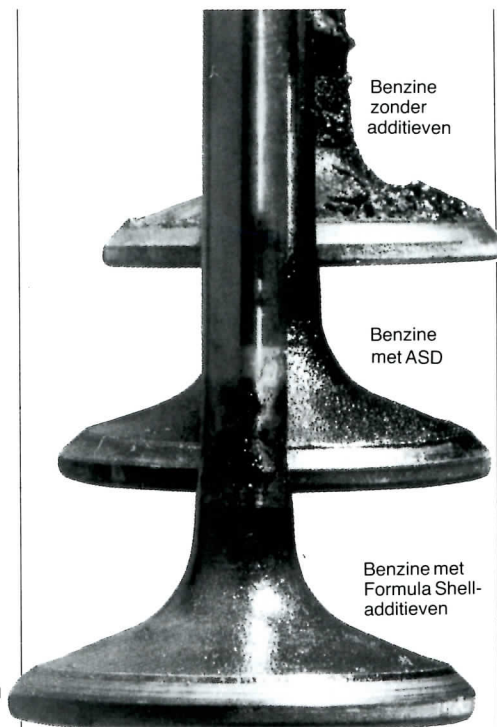
Brochure 'Benzine' verschenen

Dat Shell in ons land de primeur had van loodvrije superbenzine onder de naam **Shell Super Plus**, zal weinig mensen zijn ontgaan. Voor de meer technisch geïntereerden onder ons heeft Shell Nederland de brochure 'Benzine' uitgegeven, die veel achtergrondinformatie geeft over recente ontwikkelingen rond deze brandstof. De brochure maakt duidelijk dat de eisen die zowel automobilisten als autofabrikanten in de loop der jaren aan benzine hebben gesteld, steeds hoger werden. Een automobilist verlangt hoge prestaties, een laag brandstofverbruik, onmiddellijk starten bij elke temperatuur en hij wil zo weinig mogelijk schade aan het milieu toebrengen.

De fabrikanten spelen hier op in door de motortechniek steeds verder te vervolmaken. Voor de raffinadeur is het geen gemakkelijke taak om benzines zo te formuleren dat ze onder alle omstandigheden aan die scherpe normen kunnen voldoen. Hogere prestaties en zuinig rijden kunnen door het verhogen van de compressieverhouding worden bereikt. Maar om 'pingelen' tegen te gaan eist de motor dan wel een benzine met een hoog octaangetal, superbenzine dus. In het verleden werd zo'n hoog octaangetal vrij eenvoudig verkregen door loodverbindingen aan de benzine toe te voegen. Bovendien heeft lood een smerende werking voor de uitlaatkleppen.

Milieu

Uit milieu-overwegingen is de toepassing van lood aan banden gelegd; auto's met katalysator mogen zelfs helemaal geen



lood binnenkrijgen op straffe van een vernielde katalysator. Het hoge octaangetal moet nu dus op andere manieren worden bereikt. Deels gebeurt dit door uitgebreidere toepassing van raffinagetechnieken als 'platforming', deels door het toevoegen van geringe hoeveelheden van bepaalde stoffen (butanen en oxigenaten). Verder worden in moderne benzines additieven gebruikt, die het inwendige van de motor vrij houden van afzettingen en een ander additief, de

'vlamkernversterker', zorgt voor een snel begin van de verbranding, die daarna ook vollediger en beter verloopt. Een ander milieu-aspect is de vluchtigheid van benzine. In winterse omstandigheden en bij de koude start van een auto moet benzine snel genoeg kunnen verdampen om een brandbaar gasmengsel te krijgen. Onvermijdelijk houdt dit in dat er ook benzine verdampt tijdens de distributie, het tanken en uit stilstaande auto's. De raffinadeur kan hier iets aan doen door de eigenschappen van benzine aan het seizoen aan te passen. Meer heil valt te verwachten van actieve-koolstoffilters die benzinedamp kunnen opvangen en regenereren.

Het binnenkort te openen verlaadstation van SNV in Pernis heeft zo'n voorziening. In auto's is een koolstoffilter ook toe te passen, maar tegen hoge kosten en het tanken wordt er omslachtiger door. Voor de toekomst ziet Shell voorlopig nog geen grote rol voor mogelijke vervangers van benzine, zoals methanol en ethanol. Wel zal benzine, samen met de automotor, moeten worden gezien als een geïntegreerd technisch systeem. Alleen dan kunnen de ontwikkelingen op het gebied van milieuwetgeving en motorconstructie worden gevolgd in de samenstelling van benzine die de juiste vluchtigheid, octaangetal en reinigend vermogen bezit.

De brochure 'Benzine' is verkrijgbaar bij mevrouw T. Funnekotter, afdeling SN-PAA/1 in Rotterdam, ☎ 010 - 4696267. Haar adres: Shell Nederland B.V., Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.

Van 'Willem Ruys' tot 'Achille Lauro'

Het is meer dan 50 jaar geleden dat de eerste kielsectie van de laatste oostindiëvaarder, het alom geliefde passagiersschip 'Willem Ruys' werd geplaatst. Dit bij de Koninklijke Mij. 'De Schelde' gebouwde schip leeft bij velen in de herinnering voort als het schip waarmee het hele gezin naar Nederlands-Indië voer. Van 16 september 1989 tot en met 7 januari 1990 is in de hal van het Maritiem Museum in Rotterdam een kleine nostalgische presentatie over dit schip te zien waaraan zoveel herinneringen kleven.



M.s. 'Willem Ruys' gefotografeerd bij vertrek uit Tandjong Priok tijdens de Maiden Trip in december 1947 - januari 1948.

Het schip, waaraan in 1939 is begonnen, heeft een veelbewogen en dramatische 'levensloop' gehad. Om te beginnen zou het zeven en een half jaar op de bouwheiling blijven staan, door het uitbreken van de oorlog. Van de traditie van de Lloyd om de schepen te vernoemen naar Indonesische vulkanen, zoals de 'Ardjoeno' en de 'Batoer' werd afgeweken: 'bouwnummer 214' werd vernoemd naar de in de oorlog gefusilleerde directeur, **Willem Ruys**.

Vlaggeschip

Op 2 december 1947 vertrok het nieuwe vlaggeschip voor de eerste keer naar Nederlands-Indië voor een niet bepaald probleemloze reis: de anti-slingerinstallatie raakte defect, het personeel was niet ingewerkt en af en toe traden er storingen op. Niettemin ging het

op volgende reizen goed. In combinatie met de 'Oranje' van Stoomvaart Mij. Nederland onderhield de 'Willem Ruys' een regelmatige verbinding met 'ons Indië'.

De verslechtering in de relatie met Indonesië en de blokkade van het Suezkanaal in 1956 noopte de Lloyd het schip in te zetten voor andere bestemmingen dan de Oost; de 'Willem Ruys' ging, na een grondige verbouwing, varen op Canada en later op Australië. Toch werd het schip, evenals de 'Johan van Oldenbarneveldt' en de 'Oranje', wegens teruglopende verdiensten in 1964 verkocht, in dit geval aan de Napolitaanse reder Achille Lauro. Op 7 januari 1965 verliet de 'Willem Ruys' voor het laatst de thuishaven Rotterdam, onder de nieuwe naam 'Achille Lauro'.

Arabische terroristen

Opnieuw werd het schip grondig verbouwd, zodanig dat er bijna sprake is van een nieuw schip. De 'Achille Lauro' onderhield regelmatige diensten, afgewisseld door cruises. Op 7 oktober 1985 werd het schip door Arabische terroristen gekaapt, die een Amerikaanse passagier om het leven brachten, een dieptepunt in de geschiedenis van het schip. De reder Lauro ging tenslotte failliet en het schip ging over in andere handen. Thans vaart het weer als cruiseschip in de Middellandse Zee. Maar vele Nederlanders zullen zich het schip niet herinneren vanwege haar afwisselende geschiedenis, maar vanwege het comfort aan boord, de spelletjes op het dek en de afvaart in Rotterdam.

Museumschip 'Buffel' in Rotterdam 10 jaar jong

Op 31 augustus jl. was het precies 10 jaar geleden dat de 'Buffel', het uit 1868 stammende voormalige ramtorenschip en later logementschip van de Koninklijke Marine, na een intensieve verbouwing en herinrichting tot museumschip voor het publiek werd opengesteld als onderdeel van het Maritiem Museum Rotterdam.

Dat dit bijzonder fraaie 19e eeuwse schip met commandantskajuit en officiersverblijven een trekpleister voor het publiek is blijkt wel uit de bezoekcijfers. In deze afgelopen 10 jaar hebben om precies te zijn **1.303.013 bezoekers** de houten



Openingstijden Maritiem Museum:

di. t/m za. 10.00 - 17.00 uur

Toegangsprijzen:

tot 16 jaar gratis,
volwassenen f 3,50
groepen en pas 65+ f 1,75

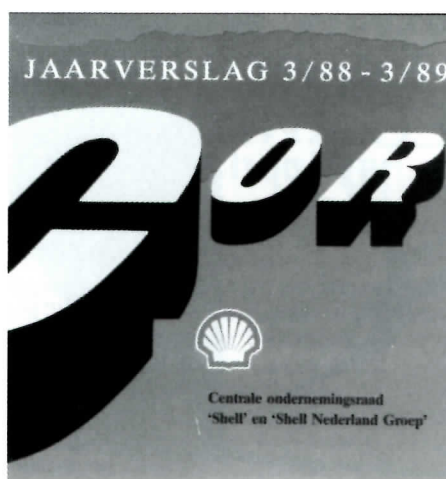
Het museumschip 'Buffel' is een dependance van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' en ligt afgemeerd in de Leuvehaven te Rotterdam. Het schip is een voormalig ramtorenschip uit 1868 van de Koninklijke Marine dat na ingrijpende verbouwing en restauratie in 1979 werd geopend als museumschip.

dekken van de 'Buffel' betreden waaronder talrijke gasten uit binnen- en buitenland, zoals Prinses Margriet, de NAVO-top, diverse ministers, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en onlangs de Griekse President.

Bijzonder populair is het nu 121 jaar oude schip bij bruidsparen voor het maken van bruidsreportages en bij bedrijven voor het houden van parties en recepties. Het schip heeft ook menigmaal als decor gediend in speelfilms en voor reclamedoeleinden.

Jaarverslag Centrale ondernemingsraad verschenen

Eenmaal per jaar doet de Centrale Ondernemingsraad 'Shell'/'Shell Nederland Groep' verslag uit over zaken waarmee de COR en zijn commissies zich bezighouden. Onlangs verscheen het jaarverslag over de periode maart 1988 - maart 1989. Aangezien de commissies alle COR-activiteiten voorbereiden, zijn de in het verslag behandelde onderwerpen per commissie gerangschikt. Belangrijke zaken als de evaluatie van beoordelingssystemen, ouderschapsverlof, het inmiddels befaamde rapport 'Arbeid en Organisatie in de negentiger jaren', de Wet



Persoonsregistratie en de voortgang in de veranderingsprocessen binnen Shell in Nederland worden toegelicht.

Gebruikelijk in een jaarverslag is ook de vooruitblik op het lopende jaar. Prestatiebeloningssystemen, functieclassificatie, opleiding/training, loopbaanbeleid en invoering van de Wet Arbeid Gehandicapte Werknemers (WAGW) zijn slechts enkele van de vele punten die op de agenda zullen verschijnen. Het verslag wordt afgesloten met een uiteenzetting over structuur en werkwijze van de COR en de samenstelling van de raad en zijn commissies. Het COR-jaarverslag is verkrijgbaar bij Ed Barsingerhorn (☎ 010 - 4071842).

Arti et Pectini 1990

Alle inzendingen worden geëxposeerd

Als het goed is, zijn vele Shell-amateurkunstenaars reeds aan de slag voor de komende 'Arti et Pectini'-manifestatie die in februari 1990 in Pulchri Studio in Den Haag wordt gehouden. De manifestatie is open voor employees en hun partners, voor gepensioneerden en hun partners en voor de leden van Shell Schilder- en Tekenclubs. Bij de kunstmanifestatie worden de volgende categorieën onderscheiden:

- olieverf en acryl
- aquarel, gouache, pastel
- teken- en grafisch werk, etsen
- boetseer-, beeldhouw- en snijwerk en aanverwante technieken.

Onder 'aanverwante technieken' wordt ruimte geboden om uitzonderlijk werk onder te brengen, dat zich moeilijk laat classificeren. Bijvoorbeeld: composities van mineralen of kunststoffen. De indeling is uiteraard globaal en wij hebben niet alle media en technieken genoemd. Voor gemengde technieken waarbij met verschillende media wordt gewerkt (bijvoorbeeld pastel/olieverf) maakt U zelf een keus. Het gaat er om zoveel mogelijk deelnemers onder te brengen en ruimte te geven aan hun artistieke veelzijdigheid. In geval van twijfel, aarzel niet om de organisatoren te bellen of te schrijven.

Eén inzending per categorie

Foto's, fotocollages en wandtextiel worden ook deze keer uitgesloten van deelname, gezien de beperkte capaciteit van de tentoonstellingsruimte. Aangezien het aantal inzendingen naar de exposities over de afgelopen jaren een explosieve groei vertoonde, is het aantal inzendingen per deelnemer beperkt tot één per categorie. Alle inzendingen worden geëxposeerd. De beschikbare ruimte in Pulchri Studio maakt een overzichtelijke presentatie mogelijk.

Gezien de ervaring wordt verwacht dat veel inzenders ook nu twee of drie inzendingen uit de diverse categorieën willen verzorgen. Vooral de eerste drie categorieën zijn erg populair. De organisatie kan zich voorstellen dat de afmetingen van Uw inzending klein zijn, bijvoorbeeld een miniatuur. In dat geval

zou een blok van vier een goede oplossing zijn om aan prestatiekracht te winnen. Dat wordt gerekend als één inzending. Uiteraard moet het werk oorspronkelijk zijn. Een getrouwe copie van een bestaand meesterwerk is niet gewenst. Een geheel eigen interpretatie natuurlijk wel.

Prijzen en eervolle vermeldingen

De inzendingen worden door de organisatie verzekerd tijdens transport en expositie. Daartoe dient U te gelegener tijd een redelijke waarde van Uw werk op te geven. In iedere categorie worden prijzen en eervolle vermeldingen beschikbaar gesteld. Deze worden bekend gemaakt tijdens de feestelijke opening waarvoor alle deelnemers en hun partner een uitnodiging zullen ontvangen. Ook ditmaal is er weer een bezoekersprijs. Nieuw zijn prijzen voor diegenen die voor de eerste maal deelnemen. Deze zijn bedoeld om mogelijke schroom te overwinnen.

Ook nu is het de bedoeling dat na afloop van de expositie in Pulchri, de locaties die dat wensen een deeltentoonstelling bij hen ter plaatse organiseren. Op deze exposities zullen de prijzen worden uitgereikt aan de winnaars die op hun locatie werk inleverden en niet aanwezig konden zijn bij de opening in Pulchri. Het werk kan begin februari 1990 worden ingeleverd. De plaatsen van inlevering - zo gespreid mogelijk over het land - zullen in de komende maanden bekend worden gemaakt.

Ditmaal heeft de Shell Schilder- en Tekenclub 'Te Werve' de organisatie op zich genomen en deze geschiedt door gepensioneerde vrijwilligers. U bent van harte welkom met uw vragen:

telefonisch:

Bert Krol ☎ 01751 - 15944
Wieneke Rincker ☎ 070 - 947923
Henk van Willigenburg ☎ 070 - 632438

of

per brief:

Arti et Pectini
Prins van Wiedlaan 12
2242 CD Wassenaar

Zij bellen of schrijven terug. Al degenen die op kunstzinnige wijze actief zijn - rijp en groen - kunnen nu wederom hun werk tonen en kennis nemen van elkaars talenten. De organisatoren van **Arti et Pectini 1990** wensen U alle inspiratie toe.

Glencannon



smaakt naar meer

Na het grote succes van **Glencannon, de Scheve Schot**, verschijnt nu ook het tweede deel, **Glencannon, Schots en Scheef**.

Op het oude stoomschip 'Inchcliffe Castle', dat voor, tijdens en na de tweede wereldoorlog zijn kielzog over de oceanen trekt, vaart Colin Clencannon, de Schotse hoofdwerktuigkundige. Zijn geweldige dorst tracht hij te lessen met 'Duggans Dauw van Kirkintilloch', veruit de beste whisky die er ooit in Schotland gestookt werd. Zijn vaste tegenhanger is Chauncy Montgomery, de eerste stuurman, die in zijn ogen geen goed kan doen. Hij komt uit Londen, spreekt de 'h' niet uit waar hij wel moet, spreekt hem wel uit waar de letter 'h' niet hoort te staan, is geheelonthouder en bovendien eerste stuurman. Allemaal factoren, die Glencannon een eerlijke aanleiding geven om Montgomery het leven zo zuur mogelijk te maken. Het schip staat onder leiding van de gemoedelijke kapitein Ball, die vaak tevergeefs probeert de gemoederen wat te sussen. In het tweede deel drijven de omstandigheden kapitein Ball ertoe, ook eens van zich af te spreken, hetgeen op zijn omgeving niet altijd een goede uitwerking heeft. Meestal ontloopt hij de klappen, maar als Glencannon en de marconist Levy de hele bemanning voor een tiende van hun maandgage te pakken nemen, ontkomt ook kapitein Ball er niet aan. Altijd als het over geld verdienen gaat weet Glencannon zijn slag te slaan. Soms lukt het niet direct, maar....., wie het laatst lacht, lacht het best.

De marconist Levy kan de spreekwoordelijke zuinigheid van Glencannon meestal wel waarderen, al worden ze daardoor vaak concurrenten en en komen ze daardoor meer dan eens in elkanders vaarwater. Wie er wint wordt dan alleen nog bepaald door de vraag, wie de slimste zet in het spel kan bedenken.

Evenals in deel 1 ademen de verhalen van Glencannon in deel 2 de lucht van

zout water, de geur van stoom, de sfeer van uitheemse havens en lange oversteken.

De haat en nijd tussen de verschillende diensten aan boord wordt uitgevochten in een sfeer, die alleen op een oud koopvaardijchip kon bestaan. Een ieder, die gevaren heeft, zal deze sfeer onmiddellijk herkennen.

Glencannon, de Scheve Schot Deel 1
ISBN 90-70348-42-x
14 verhalen over Glencannon
186 bladzijden
formaat A5
prijs f 17,50

Glencannon, Schots en Scheef Deel 2
ISBN 90-70348-44-6
14 verhalen over Glencannon
200 bladzijden
formaat A5
prijs f 17,50

Te bestellen via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever:

Uitgeverij fa Smit & Wytzes
Grindrug 1
8321 DD Urk
☎ 05277-2685

Reünie Hogere Zeevaartschool Den Helder

Volgend jaar april heeft de reünistenvereniging, naar aanleiding van het 25-jarig bestaan, een grote reünie in de Helderse schouwburg 'De Kampanje'. Men mist echter nog een groot aantal namen van oudleerlingen in het ledenbestand. Voor inlichtingen etc. kunt U terecht bij de secretaris, K. Pompert, Helden der Zeeplein 3, 1782 GL Den Helder, ☎ 02230 - 16198.

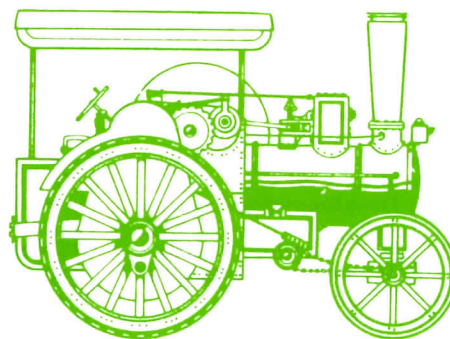
34e Shell World-wide Golftoernooi



De gezamenlijke competitie in Nederland zal dit jaar worden gespeeld op **22 september** in Noordwijk en op **7 oktober a.s.** in Zweeloo. De scores van de winnaar/ winnares zullen zoals gebruikelijk worden doorgeleid naar de organisatie in Londen alwaar wordt gekeken wie uit de ongeveer 45 deelnemende landen de hoogste score heeft behaald.

Bent U lid van een golfclub en employé van één van de tot de Shell Groep behorende maatschappijen en wilt U ook eens meedoen, neem dan contact op met mevrouw A. Klop, SNV Rotterdam, ☎ 010-4696617.

Te Koop



Wijlen mijn echtgenoot (Hoofdwerktuigkundige STBV) deed aan modelbouw van o.a. stoommachines. Voor enkele van zijn werkstukken heb ik een vitrinekast laten maken. Echter een vrij groot geheel van stoommachine, triple expansie machine, pomp met waterreservoir en een aandrijf wiel, gemonteerd op een plank, kan ik niet in de vitrinekast kwijt en zou ik daarom wel willen verkopen. Heeft U wellicht hier interesse voor, dan kunt U naam en telefoonnummer op vragen bij de Redactie van Schip & Ka ☎ 010 - 4071805).

PERSONALIA PERSONALIA

Situatie aan boord

m.s. 'Cardissa'

Roff.: J.H. ter Horst
Gezagv.: R. Knol
MO1N: A. Leffers
MO3N: H. Brugts (26/8 A.M.H. Vossen)
MO4N: H.C. van Petersen
Hwtk.: E. Dallinga (20/9 J.A. de Groot)
MO1T: J.C. van Koten (30/9 2e wtk. J.D. Compjet)
MO4T: P. Molendijk
Stag.: N.P.A. van Mullem, P. Veldhoen
SAW: R. Mammen, G.H. de Visser
ASV: J.P. de Landes
Tech.: J.J. van Triet
Hovo: J. Roosenburg
G1S: Achmad Marpudin, Sutrisman, Paulus Wattimen
ASTD: Taibe
JSCJ: Agung Sudrajat
2NDC: Halim

m.s. 'Caurica'

Roff.: R.P. Verschoor
Gezagv.: M.F.D. Becx (22/9 F. Kuyt)
MO1N: A. Zwieters (27/8 1e Stm. J. Kistemaker)
MO3N: J.H. van Zanden
MO4N: P.J.H.M. van Daal
Hwtk.: J. Smid
MO3T: M.P.M. Boeren (10/9 M. Punter)
MO4T: R.W. Eeuwijk
Stag.: F. van den Berg, A.C. Droppers
Tech.: F. Oostdijk, J.W.P. Grommen
Hovo: H. Otter
CPO: Erens Robot Wow
PO: Gozali
G1S: Aki Bin Samiri, Rudolph HJ Lapia, Henky B Pangail, Eddy Subardi, Djusup Bin Maru
G2S: Leonard Runtula, Julius Tohmas
ASTD: Warno S
2NDC: Bambang Suyanto
MO4T: (8/9 Sanders)

m.s. 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
MO2N: H.E. Becht
Wnd. Hwtk.: J.L. de Bondt
2e Wtk.: M.J. Parent
Stag.: van Steenis
Off2: Arsamada Marwi
Off3: Makangiras
Eng3: Siahaya
Eng4: Aribowo
Rdof: Yacob
CPO: Muniin B. Satimin
PO: Paath, Kamal Adyaprana
G1S: Umar B. Talan, Nawari Usman, Abifakih, Abdul Aziz

G2S: Moch Bachri, Andi Siradjudin, Salam Nurdin
HECA: Tjasmito
ASTD: Salim
JSCJ: Maruji
2NDC: Sukrino B Ngaripandi

m.s. 'Etrema'

Gezagv.: J.W. Nieuwerf
1e Stm.: J. van Rooyen
Hwtk.: J. Wielart
2e Wtk.: J. Klemann
3e Wtk.: A. van Beek jr.
Stag.: J.M. Muselaars
Rdof.: Rizal
Off2: Prihandjono
Off3: Soeyono
Eng3: Karamudin Maz
Eng4: Jenafry
CPO: Suhari
PO: Nuron Djuhana, Yusuf Arkani
G1S: Muljono Adhy Su, Sanusi, Bin Anwar, Sugiadi
G2S: Mustar Bin Must, Hasri Kasim, Syamsul Bachri
ASTD: Madsaleh
JSCJ: Moh Masykur
HECA: Haryono
2NDC: Adjisman

m.s. 'Fossarina'

Gezagv.: G.J. Knol
1e Stm.: R.A. de Boer
Hwtk.: J.B. van Haaster (9/9 N.C. van der Vecht)
2e Wtk.: T. Scholte (28/9 R.J. Bosman)
Stag.: J.T.E.M. Spoor, W.J. Krynsen, J.M. Vader, K.J.A. Zyl
Rdof: Dahri
Off2: Sugianto
Off3: Susmanto
Eng3: Wartama
Eng4: Pangaribuan
CPO: O O Suntuoso
PO: M Simandjuntak, Mamam Suwarman
G1S: Abdul Haji S, Adi Sutoro, Achmad, Gambah
G2S: Bari, Sungkono, Mat Nawir Bin Mo
ASTD: Budiyono
Heca: Djabar Tilamahu
JSCJ: Irdham Anas
2DNC: Endi Suruadi

m.s. 'Fossarus'

Gezagv.: B. Ritman
1e Stm.: R. Hendriks (16/9 G.J.C. van Eeten)
Hwtk.: H. Brand (14/9 L.W. Jorissen)
2e Wtk.: J.A. Willems
Stag.: S.M.J. van den Akker, R.J. Blonk, L.F. Maas
Rdof.: Hasan
Off2: Djajadiputro
Off3: Niode
Eng3: Subijakto
Eng4: Ramses Sibuea
CPO: Mat Tohir

PO: M Kadar, Hinsia Manurung
G1S: Matrawi Bin Rof, Didik Adiyanto, Suari
G2S: Atim B Pereman, Suhandi Andi, Satiman
ASTD: Ripin
Heca: Wawan Setiawan
JSCJ: Iwan Syafril
2NDC: Kusnadi
Stag.: (5/9 B. Meerstadt)

m.s. 'Fulgur'

Gezagv.: A.J. Both
Wnd. 1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: J.P. Kalkman
2e Wtk.: H.J. Lammertink
Stag.: A. Kamperman, C.G.A. Lightvoet (31/8 S.H. Appeldoorn)
Hovo: W.C. Kapper
Rdof.: Manalu
Off2: Nazwar
Off3: Mukhlis
Eng3: Baroto
Eng4: Agusdin
CPO: Gunugn H Ritong
PO: Anton Prasetyo, Suradi Raklani
G1S: Munir, Husni Thamrin, Robby Obtom Pod, Ilham Pandji, M
G2S: Mohamad Nasir, Bin Nasik, Mardas
ASTD: Abdul Rodjak
JSCJ: S F Suharto
2NDC: Sukiman

in.s. 'Niso'

Roff.: N. Eijlers
Gezagv.: A. van Leeuwen
1e Stm.: S.S. Abma
2e Stm.: L. van den Ende (1/9 K. Cramer)
3e Stm.: M. van der Woud
MO4N: A.J. Haasnoot
Hwtk.: C. Hemmer
2e Wtk.: J.C. Ganzinga (23/8 A. Slood)
3e Wtk.: P.J. Farla
4e Wtk.: A.H. van Loon
Wass.: (2/9 O.A. Koetje)
Stag.: R.W. Visser, L. de Wolff, F.C.M. Buys
Tech.: Q.A.P. de Wit
CPO: Zulani Adjeri
PO: Suhandan Warjo, Tahalea Joazab
G1S: Mardjub, Sudjadi Rahardj, Rachman, Sukri
G2S: Bambang Prasetyo, Nandang Ansori, Mohamad Amin
ASTD: Achman Djarkasi
JSCJ: Eddy Djunaedi
Heca: Ujang
CHCK: Encun Supriyatn

m.s. 'Sarda'

Gezagv.: A.J. Bloem
Wnd. 1e Stm.: A. Breevaart (15/9 1e Stm. W. Holwerda)
MO2N: J.R.N. Bode (15/9 2e Stm. J.A. Koenraad)
3e Stm.: C.J.M. Roels
MO4N: Blok

Hwtk.: P.J. de Lange
3e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
4e Wtk.: W.G. de Leeuw van Weenen
Rdof.: Anwar
CPO: Amos Radjah
PO: Andrias An Data, Hasoloan Sirega
G1S: Ismail Bin Sihi, Baku, Notje Mirah, Ashari B Abdull
G2S: Acmad, Mohamad Amin, Kohar
JSCJ: Sabur Ruchiat
Heca: Sugito
ASTD: Husein
2NDC: Oman Rochman

m.s. 'Sericata'

Roff.: M.H.B. Roobol
Gezagv.: O.A. van Druuten (5/9 W.S. van der Ham)
1e Stm.: R. Dijkstra
MO2N: J. de Boer
MO4N: (10/10 P.C. Hollander)
Hwtk.: E. Aanen (28/9 W. Vroling)
MO2T: (15/9 B.E. Broekhuysen)
MO3T: H.T.J. Meyer
MO4T: A.M. Zijlmans, M.J. Oosterkamp
Stag.: M.W. van den Berg, R.P.A. Schravemade
ASV: R. van Buuren, B. Corputty, M.A.J. Veen
Tech.: C.H. Roozendaal, H. de Vries (31/8 E.R. van Engel)
Hovo: L.J.W. Broenink
ASTD: Edy Yusuf Setia
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Shelltrans'

Gezagv.: W. Beekman (10/9 A.J.W. Rommes)
1e Stm.: H.A. van der Want
MO3N: F.J. Ringersma
MO4N: P.G. Harts
2e Wtk.: J.J.J. Ludekuse (2/10 J.J.F. Govers)
3e Wtk.: P. van Noort
Wass.: F. van Troost
Stag.: R.A. Flinkerbusch, H.F. Moonen
CPO: Sugiman
PO: Johnny Uruilal
G1S: M Ali Tanete, Sumian, Bin Matroyal, Yosepanus
G2S: Moch Ali, Timbang
ASTD: Jwan Edmonf Sja
Heca: Koesman
2NDC: Agus Harun

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: A.T. van Es (30/8 C.J. Clarisse)
1e Stm.: W. Koeze
MO2N: H. Ammerlaan
3e Stm.: M.C. Swart
Hwtk.: H.L. de Koning (15/9 J. Hensbroek)
3e Wtk.: P. Hack, F.H. de Jong
MO4T: J.F. Bastiaansen
Rdof.: Hutabarat
CPO: Max CH Ferdinan

PERSONALIA PERSONALIA

PO: Sunaryo B Parto, Sulaiman
G1S: Mahamad Tupu, Rukning B Abuhu, Sudjiman, Solih Muluana
G2S: Adang Rusdi, Iwan Djunaidy, Syafrullah Akba
ASTD: Djafri
JSCJ: Agus Naftali
Heca: Dominques Musta
2NDC: Abdul Razak

m.s. 'Solaris'

Roff.: H.J. van Leeuwen
Gezagv.: R. van Westendorp
1e Strm.: F. Makkee
MO3N: J.P.J.G. IJzerman
Hwtk.: F.C. Koens
2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
MO2T: A.B.M. Bokkers
MO3T: B. Scholten
Stag.: F. Kessener, F.U. Parnards
ASV: N.H. van der Geugten, A.A.O. Schenk
SAW: J.G. Cornelissen, P.H.H. Tummers
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Pieter Nikijalu
PO: Muh Djupri Rach
G1S: Amir Hanif, Abdul Djabar
G2S: Panut
ASTD: Suhara
JSCJ: Solihin
2NDC: Purnomo Jasman

m.s. 'Spectrum'

Roff.: H.P. de Jager
Gezagv.: D.C. Tazelaar (8/9 J.M. Huygens)
1e Strm.: R.P. Regout (1/10 W.J. Netelenbos)
MO3N: M. Zoethout (20/8 G.H.G.M. Scheres)
MO4N: A.H. van Loon, R.A. Schroevers (1/9 R.F. van Buren)
Hwtk.: D. Westdorp
2e Wtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
MO2T: R. Roor (1/9 MO3T G.R. Bos)
Stag.: J.W. Gepkens, P.T.A.P.J. Eltink, P.F.M. Grootel
SAW: R. de Jong, E. Kuitems
ASV: S.H.J. Gieling, J.H. Winands
Hovo: A.P. Maat
CPO: Chaniago F Arom
PO: Mahmud
G1S: Sukkur, Jaja Ahmur
G2S: Daud Sonan
ASTD: Abu Umar
JSCJ: Harun
2NDC: Slamet Thohir

m.s. 'Sponsalis'

Roff.: H.W. Hogeweg
Gezagv.: F.W. van Oerle
Wnd. MO1N: N.J.C.M. van der Palen
MO3N: H. Oudenes
MO4N: A. Eijgenraam
Hwtk.: G. de Goede (25/8 M.F. Koens)
MO3T: T. Franssen, J.G. Verbeek
Stag.: P.C. Jellema, H.T.M. Nieuwmeyer

Tech.: J. Brederveld, J.P.W. Dallmeyer
Hovo: W.G. Meuleman
CPO: Moh Sjansudin
G1S: J Ben Pattilima, Muh Irwan, Muhammad Said
G2S: Moch Ismail, Rodjali
2NDC: Hasjardi
ASTD: Muhajjidin
JSCJ: Saruly

m.s. 'Stellaris'

Gezagv.: A. Vlaar
1e Strm.: L.A.H. Vader
2e Strm.: P.A.D. Bouwman (5/9 P.A. Vermolen)
3e Strm.: W.J. Levering (30/9 D. Gadjradij)
MO4N: P.H. Ekkebus
Hwtk.: J.L. van der Rijst
3e Wtk.: G.J. Harlaar (5/9 K. Elshout)
4e Wtk.: M.J.E. van den Broek
Rdof.: Saroni
CPO: Tawakid
PO: Julizar Helmy, Abdul Rasjid
G1S: Mohammed Raij, Didi Hairuddin, Maximilian Kans, Idit Irianto
G2S: Faisal, Sukran, Sugiarto
ASTD: Juhari
JSCJ: Taufic Nafi
2NDC: Dadang Ruslan
Heca: Abd. Rodjak Moh

m.s. 'Stellata'

Roff.: G.H.P. Ribbens
Gezagv.: G.A.M. Dorren
1e Strm.: J.S. de Vos
MO3N: W.P. Koliijn (15/9 P.J.B. de Jong)
Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen (6/9 F. Bakker)
2e Wtk.: R.H. de Haan
MO3T: R.M. Simonides, G.J.A.M. Voets
MO4T: D.J. Gijsbers
Stag.: S.W. van den Brink, P.A. Zwolle
SAW: P.P. van der Pol, M. Schiphorst
ASV: F.W. Bosson, D. van Eenige
Hovo: J.G. Volleberg
CPO: Moh Toha
PO: F X Djoko Nursj
G1S: Desmond Kordak, Nurkalam
G2S: Sutjipto
ASTD: Harjono
JSCJ: Chairuddin
2NDC: Abdu

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul
1e Strm.: J. Jongeneel
MO3N: R.L.H. Mooring
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO1T: F.A.M. Vergroesen
2e Wtk.: J.E.A. Westerbeek
MO3T: P. Kees
MO4T: J.F. van Dijk
Tech.: R.J. Dekker, W.H. Klein
Rdof.: Ruskam

CPO: Rohadi
PO: Cece Suganda
G1S: Kuswara, Ade Taryat
G2S: Djaka Senjaya, Henky Hendrik H)
CHCK: Djunaedi Arsim
HECA: Dedy Mustahady

Onze vlootjubilarissen



L.A. Veer
Gezagvoerder
30 jaar op 14.09.89



W. Muis
Hoofdwerktuigkundige
30 jaar op 10.09.89



F. Kuyt
Wnd. Gezagvoerder
25 jaar op 05.09.89



G.J. Knol
Gezagvoerder
25 jaar op 09.09.89



W.A. Mostert
1e Stuurman
25 jaar op 28.09.89



P.K.J. van de Bunt
Algemeen Scheepsvakman
10 jaar op 11.09.89



C.H. Moerkerk
Scheepsgezel Algemene
Werkploeg
10 jaar op 28.09.89

Geboorn

Stephanus Petrus, zoon van G.J.C. van Eeten, 1e Stuurman, en mw. S.E.O. van Eeten-Kyon Soon

In dienst

MO4T: J.F. van Dijk
MO4T: D.J. Gijsbers
MO4N: A.J. Haasnoot
MO4T: M.J. Oosterkamp

Aanstellingen

01.07.89 - P. Kees MO3T

Uit dienst

Hovo: G.H.H. Lammers
Beko: B.J. van Gelderen
SAW: J.P. Almeida
SAW: C.F. Middag

In Memoriam

Op 17 juli jl. is op 88 jarige leeftijd overleden de heer **R. Zwaan**, oud-gezagvoerder. De heer Zwaan verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1951 na 23 dienstjaren.

Op 22 juli jl. is op 58 jarige leeftijd overleden de heer **H.J. Allaart**, oud-gezagvoerder. De heer Allaart verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1984 na 33 dienstjaren.

Op 31 juli jl. is op 86 jarige leeftijd overleden de heer **D. Schreijers**, oud-gezagvoerder. De heer Schreijers verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1952 na 29 dienstjaren.

Nieuwe gezichten bij STBV



P.H. Ekkebus
14.08.89 in dienst
m.s. 'Stellaris'

Paulo Ekkebus
22 jaar
ex-Vlissingen
Cum laude geslaagd;
afstudeeropdracht: 'Black Box' in
scheepvaart

'Na te Middelburg op de Christelijke Scholengemeenschap Walcheren mijn HAVO opleiding te hebben voltooid, ben ik naar het Maritiem Instituut te Vlissingen gegaan. Alhoewel ik als hoofd discipline de nautische kant heb gekozen, zie ik eigenlijk de werktuigkundige opleiding hiermee onlosmakelijk verbonden. Ik ben lid van een badmintonvereniging en mag ook graag hardlopen op de afstand van zo'n 10 km. Bij slecht weer echter kan men mij achter de computer vinden omdat informatie ook een van mijn hobby's is.'



A.J. Haasnoot
31.07.89 in dienst
m.s. 'Niso'



Arie Haasnoot
ex-Amsterdam
Best geslaagde kandidaat
Amsterdam (met als gemiddelde
8.43). Mocht als eerste in Nederland
het diploma 'Maritiem Officier'
ontvangen.

'Mijn hoofdrichting is nautisch. Ik wil proberen diploma in andere discipline tijdens mijn dienstverband met STBV te behalen. Mijn familie is uit de visserij afkomstig. Ik hou van wandelen en fietsen op mijn racefiets. Ik ben bovendien een enthousiast postzegel- en muntenverzamelaar.'



A. Blok
08.08.89 in dienst
m.s. 'Sarda'



Lex Blok
23 jaar
ex-Vlissingen

'Na mijn VWO opleiding aan het Lodenstein-college te Amersfoort heb ik gekozen voor een hogere zeevaartopleiding. Hoewel ik mijn keuze primair heb laten vallen op de navigatieopleiding, bevalt mij de technische kant van de opleiding ook bijzonder goed. In mijn vrije tijd mag ik graag op mijn racefiets toeren, maar tijdens mijn studie is dat er wat bij in geschoten. De komende verlofperioden zal men mij wel weer rond het IJsselmeer zien fietsen.'



J.F. Bastiaansen
02.08.89 in dienst
m.s. 'Sidelia'



Johan Bastiaansen
23 jaar
ex-Vlissingen

'Heb HAVO met wis- en natuurkunde gedaan aan de Katholieke Scholengemeenschap in Etten Leur. Alhoewel techniek mijn hoofd discipline is, ben ik erg blij dat er geïntegreerd wordt gevaren. Ik vind de nautische kant net zo interessant. Heb veel in de tuinderij gewerkt van een oom. Daar had ik altijd veel plezier in. Van kinds af aan ben ik daar min of meer ingegroeid. Andere hobby's zijn motorrijden - heb een 750 cc Suzuki - en vrachtautorijden. In de vakantie trek ik er graag op uit met mijn vriendin (heeft 'maar' een 500 cc Suzuki). Het liefst gaan we de bergen in. Bij voorkeur steeds naar een ander gebied. Dit jaar gaan we naar Corsica.'

Gefion



Recentelijk zijn vijf 'F'-klasse schepen verkocht en overgedragen aan GORM A/S. Deze Deense rederij heeft de schepen, die gemanaged worden door Gefion Shipping A/S, voorzien van andere namen, die alle met het voorvoegsel 'Gefion' beginnen, gevolgd door de naam van een zee. Om Uw nieuwsgierigheid al bij voorbaat te bevredigen, hebben wij gevraagd wat 'Gefion' eigenlijk betekent.

Gefion: romantische legende of waar gebeurd

'Gefion' was een godin in de mythologie van de oude Vikingen. Haar vader

beloofde haar al het land dat ze in één nacht uit Zweden zou kunnen wegploegen. Door haar magische krachten was ze in staat haar vier zonen in ossen te veranderen, en gedurende de nacht ploegde ze uit Zweden het gebied los dat nu bekend staat als het Deense eiland *Zeeland*, waardoor ze tegelijkertijd in Zweden het huidige *Vaeneren meer* creëerde.

Terug naar het heden

Een mooie legende die ons vertelt wie Gefion was, maar wat haar naam betekende, weten we nog steeds niet,

misschien kennen de Denen ook geen oud-Zweeds. In elk geval weten we wel, en dan gaan we weer naar het heden, hoe onze voormalige 'F'-schepen nu heten. De 'Flammulina' heet nu 'Gefion Baltic', de 'Felania' 'Gefion Carib', en de 'Felipes' 'Gefion Pacific'. Bij het ter perse gaan van deze editie, waren de namen van de 'Ficus' en 'Fusus' nog niet bekend, maar wij houden U op de hoogte.