






SCHIP & KA

30e jaargang
nummer 8
april 1991



ruim baan voor tankers  koninklijke aandelen
 voorkomen van olieverontreiniging op zee 
docent zeevaartschool vaart mee
 ht-sloepenroeirace 

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 01719-40488

Dertigste jaargang nr. 8
april 1991

Redactiecommissie
010-4071805
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Wim Reininga
Rob Wijmer

'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) gevoelig 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
Blalweg 20
Zwolle

sloepenroeirace harlingen-terschelling

Aan de zeventiende HT-sloepenroeirace van Harlingen naar Terschelling zullen ruim honderd sloepen deelnemen. Ook dit jaar is de belangstelling voor deze marathonroeirace weer gegroeid. Alle sloepen moeten voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Reglement HT-sloepenroeirace. Dit reglement is ingesteld om er voor te zorgen, dat het evenement zijn eigen sfeer en karakter behoudt. Het is namelijk nadrukkelijk de bedoeling dat er geroeid wordt met authentieke sloepen, zoals in gebruik (geweest) bij de koopvaardij, de Marine, de walvisvaart en de zeevisvaart. Nieuw te bouwen sloepen moeten daarom passen binnen deze traditie.

De verscheidenheid in sloepen is zeer groot. Daarom wordt van elke sloep de weerstand door het water bepaald. Op grond hiervan wordt de gemaakte oversteektijd van Harlingen naar Terschelling omgerekend in de zogenaamde referentietijd. De winnende sloep heeft de snelste referentietijd gerealiseerd en krijgt de felbegeerde HT-roeiboekaal voor een jaar in haar bezit.



Roeien op de Waddenzee betekent rekening houden met eb en vloed. De starttijd van de HT-sloepenroeirace wordt 'bepaald' door het tijdstip van hoogwater te Harlingen. Het is voor de sloepen alleen mogelijk om Terschelling roeiend te bereiken, als er met afgaand tij en wel uiterlijk om drie uur na hoogwater, uit Harlingen wordt vertrokken, met de kentering van het tij de Vlieree wordt bereikt en met opkomend tij Terschelling wordt aangelopen. En dat betekent dat dit jaar de eerste groep van tien sloepen om 09.00 uur van start gaat en de laatste om 10.00 uur aan de marathonroeirace begint. De vroege start zal voor vele roeiteams een verzwarende kunnen betekenen, omdat gebleken is, dat omstreeks deze tijd van het jaar er heel vaak een frisse en stevige bries staat.

De start vindt plaats nabij de veerbootkade in Harlingen in groepen van tien sloepen.

De samenstelling is gebaseerd op in eerdere HT-roeiraces gemaakte tijden, op het type sloep en de samenstelling van de bemanning. Route: Haven van Harlingen - 'Hanerak' - 'Blauwe Slenk' - 'Vliestroom' - 'Sluitengat' - haven van Terschelling. De eerste sloepen worden omstreeks 12.00 uur op Terschelling verwacht. De roeisloepen zullen tijdens de eerste race worden begeleid door zo'n 150 volgen escorteschepen en circa 40 zeilsloepen, die de volgende dag zullen deelnemen aan de 'Sagitta'-sloepenrace.

'Sagitta'-sloepenzeilrace

Voor de 10e 'Sagitta'-sloepenzeilrace op zaterdag 11 mei a.s. hebben circa 50 sloepen ingeschreven, waaronder vijftien, die ook aan de HT-sloepenroeirace deelnemen. De zeilrace gaat over een traject van circa 16 zeemijl op de Waddenzee met start en finish voor de haven van Terschelling.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
2846	19.02.91	Inert gas on product carriers (SATCOM)
2847	22.02.91	Resultaten Kon./Shell 1990 (SATCOM)
2848	28.02.91	Gulf situation 'cease fire' (SATCOM)
2849	28.02.91	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
2850	04.03.91	Nieuws van Shell Tankers (SATCOM)

Cardissa
Caurica
Entalina
Erinna
Erodona

Etrema
Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009

olieverontreiniging op zee

voorkomen en bestrijden

Onderstaand artikel is een vertaling van een uitgave door Shell International Petroleum Company Ltd. te Londen en mede ontstaan naar aanleiding van de gebeurtenissen na de 'Exxon Valdez' tragedie in Alaska. Hier en daar is het artikel 'up to date' gebracht, alhoewel het laatste woord over de beschreven onderwerpen zeker nog niet is gesproken. Voor de insider zal de inhoud niet onbekend zijn, maar

Schip & Ka heeft vele lezers en lezeressen buiten de directe gezichtskring. Het leek mij nuttig dit beknopte overzicht over belangrijke onderwerpen - waarbij de Koninklijke/Shell Groep en Shell Tankers BV een grote rol hebben - langs deze weg onder de aandacht te brengen. Er is ook een video beschikbaar in de Engelse taal. Mocht daarvoor belangstelling bestaan, dan kunt U ons dat laten weten.

zijn gebaseerd op in 1985 gedane studies door de US National Academy of Science en door de US Research Centre in 1989 en het in 1990 gepubliceerde rapport 'The State of the Marine Environment' door UNEP (United Nations Environmental Programme).

Aangezien een aantal grote olieproducerende gebieden ver van de gebruikers af ligt, moeten grote hoeveelheden olie over grote afstanden worden vervoerd. Meer dan honderd miljoen ton ruwe olie per maand (ja per maand!) gaat over zee. Dat is meer dan vier maal zoveel als ijzererts of kolen (zie figuur 2).

Gezien deze enorme te transporteren hoeveelheid ruwe olie is het niet reëel te verwachten dat dit transport volledig risicovrij plaatsvindt. Zelfs met de meest stringente voorzorgsmaatregelen kan de mogelijkheid van verontreiniging nooit volledig worden uitgesloten, vandaar de noodzaak van een volledig en goed doordacht bestrijdingsplan.

Shell maatschappijen hebben rond 100 tankers continue op zee, overeenkomend met circa vier procent van de wereld tankervloot (zie figuur 3). Aanzienlijke aandacht wordt besteed aan veiligheid en bescherming van het milieu, hetgeen cruciaal is voor het succes van onze transportactiviteiten.

Voor Shell maatschappijen is het voorkomen van olieverontreiniging de eerste doelstelling. Daartoe wordt aanzienlijk geïnvesteerd in training en het werken volgens hoge kwaliteitseisen met betrekking tot zeetransport activiteiten. Dit artikel beschrijft welke maatregelen door Shell maatschappijen worden genomen om olieverontreiniging te voorkomen en te bestrijden indien deze (onverhoopt) toch mocht voorkomen.

Het zogenaamde scheepsinspectie-schema dat wordt toegepast op door Shell in te huren tonnage wordt beschreven en tevens wordt verwezen naar de huidige discussie inzake nieuwe tankerontwerpen. Het evidente belang van bestrijdingsplanning wordt belicht en de aanpak 'op verschillende niveau's' zoals deze door Shell maatschappijen wordt toegepast. Als laatste komt het aspect van schadevergoeding ter sprake, in het bijzonder tegen de achtergrond van nieuwe Amerikaanse wetgeving, de *US Pollution Act 1990*.

Olieverontreiniging haalt de publiciteit, of het nu duizenden tonnen zijn welke uit een gestrande tanker stromen, dan wel een klein lek in een olieleiding, het beeld voor de samenleving is hetzelfde: besmeurde stranden, dode zeevogels en beschadigde vissersnetten. Zonder hiervan de ernst te onderschatten of te ontkennen, zijn er andere factoren welke met betrekking tot een verontreiniging in overweging dienen te worden genomen. Met name de

hoeveelheid, de plaats, de weersomstandigheden en niet in het minst de kennis en vakkundigheid van diegenen die erbij zijn betrokken.

Meer dan twee miljoen ton olie komt elk jaar in zee terecht, meestal als gevolg van activiteiten buiten de macht van de olie-industrie. Ongeveer 18 procent van deze twee miljoen is afkomstig van operaties en ongevallen met tankers, offshore-operaties of raffinaderijen en terminals (zie figuur 1). De hierbij afgedrukte statistieken

Figure 1

Origins of oil in the sea

Sewage, industrial effluent, urban/river run off, atmospheric rain 59%

Natural sources 11%

Non-tanker shipping 12%

Refineries/terminals 4%

Offshore exploration & production 2%

Tanker accidents 5%

Tanker operations 7%

Figure 2

Cargoes shipped in 1989

(million tonnes)

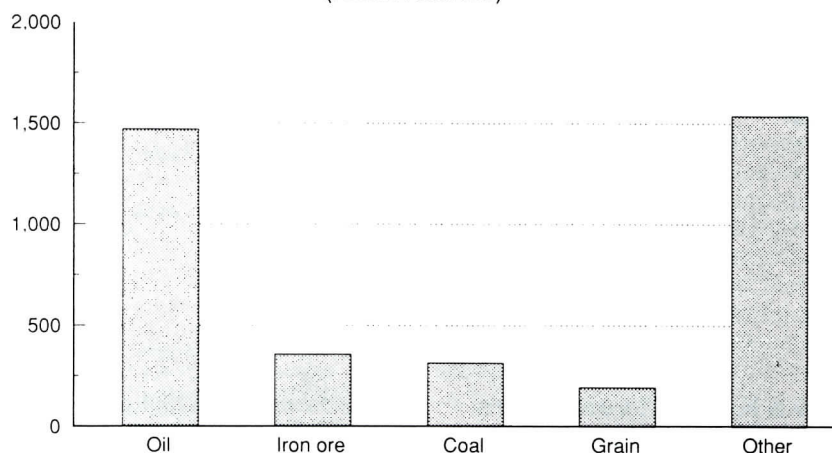
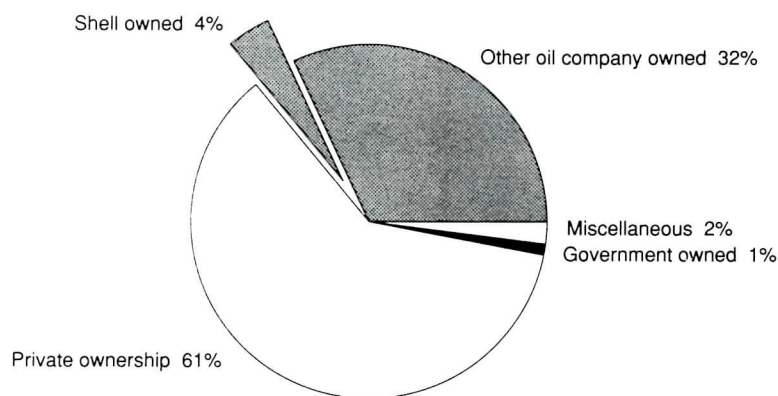


Figure 3

World tanker fleet – ownership

**voorkomen - de sleutel**

Er wordt wel gezegd dat voorkomen het beste antwoord is op olieverontreiniging. Niemand zal dat betwijfelen. Dat begint ermee dat tankers worden onderhouden en gevaren naar de hoogste standaard en bemand door goed opgeleide officieren en bemanningen. Van bijzonder belang is de 'menselijke factor', naar wordt gezegd de oorzaak van bijna 90 procent van de ongevallen. Training van mensen om veilig en milieubewust te werken is essentieel. In Shell is de eerste boodschap in veiligheidstraining, dat elk individu een eigen verantwoordelijkheid heeft voor veiligheid. Alle officieren en bemanningen volgen regelmatig cursussen, waarvan het effect periodiek wordt getoetst in oefeningen, zoals door SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) wordt vereist. Viermaal per jaar worden, gecoördineerd vanuit Shell Centre te Londen, noodsituaties aan boord van Shell-schepen gesimuleerd en noodplannen getest en indien nodig, bijgesteld.

In 1967 strandde de 'Torrey Canyon' op de zuid-westkust van Engeland als gevolg van een één-mans navigatiefout. Het

beleid van Shell-vloten is dit te voorkomen. Het antwoord is reisvoorbereiding. Voor elke reis wordt een strak omschreven reisplan opgemaakt; bij navigeren in kustwateren of nauw vaarwater zijn er twee officieren op de brug om er met name op toe te zien dat het reisplan correct wordt uitgevoerd.

het 'safe-t' inspectieschema

Safe-T staat voor 'Ship's Assessment for Employment Tankers' en omvat een door Shell ontworpen inspectieschema, dat tankers moeten ondergaan alvorens te worden ingehuurd. Dit gebeurt periodiek volgens een aantal criteria, welke naast de conditie en veiligheidsmiddelen van het schip, ook het veiligheidsbewustzijn van officieren en bemanning omvatten. In 1990 werden 2000 van deze inspecties uitgevoerd. In aanvulling hierop werden audits uitgevoerd met betrekking tot beleidszaken van een aantal onafhankelijke tankereigenaren.

het ontwerpen van veilige(r) schepen

Shell is van oudsher betrokken geweest bij het stimuleren van veiligheid en milieu

vriendelijke aspecten in tankerontwerpen. In de zestiger jaren pionierde Shell al met het inmiddels overbekende 'load-on-top' principe waarbij via het tankwassen verkregen slops (olie/waswater) werden opgeslagen in plaats van deze overboord te pompen. Dit systeem is nu volledig vervangen door het gescheiden ballast-tank ontwerp (segregated ballast-tanks), waarbij elk contact tussen olie en ballastwater wordt vermeden. Dit ontwerp is nu verplicht voor alle ruwe olie tankers boven de 20.000 dwt en productentankers boven de 30.000 dwt en welke na 1978 zijn gebouwd.

Het debat over tankerontwerp is opnieuw aangescherpt als gevolg van de recent tot stand gekomen US-wetgeving, welke voorschrijft dat alle na juni 1990 bestelde nieuwbouwschepen die Amerikaanse havens aanlopen, worden gebouwd met dubbele huid en bodem. Na 2015 geldt dit voor alle tankers. Er is twijfel uitgesproken of een dubbele bodem de beste oplossing is voor het reduceren van verontreiniging. Een en ander is effectief in het geval van geringe schade aan het schip, maar de gevolgen van een zogenaamde 'high energy' stranding of aanvaring zijn moeilijker te voorspellen. Verminderd drijfvermogen bij beschadiging of explosie als gevolg van door lekkage ontstane gassen in niet lading compartimenten (dat wil zeggen: dubbele wand en bodem) moeten hierbij zeker worden betrokken.

Kosten spelen eveneens een rol. Deze nemen bij nieuwbouw met ongeveer twintig procent toe. Ombouw van bestaande tankers is economisch gezien niet reëel en zou trouwens ook praktische problemen veroorzaken. Slechts weinig werven zouden dit aankunnen. De Amerikaanse wetgeving laat ruimte voor andere tankerontwerpen, mits gelijkwaardig of beter dan de dubbele wand/dubbele bodem tanker. Half februari 1991 heeft het National Research Centre een rapport opgeleverd waarbij 17 ontwerpen uit 100 inzendingen uit de Verenigde Staten, Europa en Japan nader werden bestudeerd. De belangrijkste conclusie is dat de dubbele wand en dubbele bodem tanker is 'the best value for money!'.

bestrijding van olieverontreiniging

Ondanks alle voorzorgen vindt verontreiniging door olie plaats. Veelal is deze gering (minder dan twee ton) en gebeurt wanneer geladen of gelost wordt. De betreffende steigeroperator kan meestal snel en efficiënt de zaak opruimen. Grote verontreinigingen zijn gelukkig zeldzaam, maar het is onmogelijk te voorspellen wanneer en waar deze optreden, hetgeen een planmatige aanpak ervan erg lastig maakt.

Gebeurt een dergelijke uitstroom op zee, dan kan deze ingesloten en verzameld worden door gebruik te maken van opblaasbare drijfslangen en skimmers (schepen welke het water/olie oppervlak afromen), of opgelost worden door chemicaliën welke vanaf een schip of vanuit een vliegtuig worden gespreid. Beide methoden worden belemmerd doordat olie zich snel kan verspreiden en

water absorbeert waarbij een emulsie wordt gevormd. Het volume kan daarbij met een factor tien toenemen en dan wordt verzamelen erg moeilijk. Bovendien zijn ze alleen echt effectief bij kalm weer, terwijl chemische middelen niet werken bij zware en stookolie en om milieu-technische redenen niet altijd acceptabel zijn. Van een verontreiniging op zee wordt slechts zelden meer dan tien procent verzameld. Gebeurt dit nabij de kust dan is verontreiniging hiervan vrijwel onvermijdelijk. Olie op een hard zandstrand kan bijvoorbeeld redelijk snel en effectief met behulp van trucks, bulldozers en handkracht worden schoongemaakt. Dit gaat lastiger bij rotsformaties en is alleen mogelijk met olie aan de oppervlakte. In sommige gevallen kunnen biologische middelen worden toegepast - met gebruikmaking van bacteriën, die olie absorberen - welke de noodzakelijke tijd om hetzelfde resultaat te bereiken kunnen halveren.

Het onmiddellijke effect van olie op een kustlijn ziet er inderdaad verschrikkelijk uit. Gelukkig degraderen natuurlijke krachten die achterblijvende olieresten echter zodanig, dat er vrijwel geen lange termijn effecten zijn.

olieverontreiniging - noodplan cruciaal

Het belang van een noodplan als onderdeel van een algehele strategie van aanpak om olieverontreiniging kan niet genoeg worden benadrukt. Shell maatschappijen maken gebruik van de expertise van een speciale adviesgroep, die bestaat uit veiligheidsadviseurs en olieverontreinigings-experts. Deze groep ontmoet elkaar regelmatig om informatie uit te wisselen en beleid te formuleren op het gebied van het voorkomen en bestrijden van olieverontreiniging. In Shell omvatten betreffende plannen een drietal niveau's.

Het eerste niveau is het behandelen van olieverontreiniging van geringe omvang, bijvoorbeeld langs steigers. Hiertoe zijn procedures ontwikkeld, welke continue worden bezien en indien nodig, bijgesteld. Niveau twee is vereist bij verontreiniging van grotere omvang waarbij meer gecoördineerde actie noodzakelijk is van de locale Shell- en mogelijk andere oliemaatschappijen, nooddiensten enz. Het is belangrijk dat dit niveau verantwoordelijkheden identificeert en aangeeft welke betrokken partij als coördinator moet optreden om snelle actie te waarborgen. Plannen moeten details omvatten van de bijzondere aard van de betreffende lokatie zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van jachthavens, centrales, kwekerijen van zeevoedsel, enz. zodat deze extra beschermd kunnen worden. Shell maatschappijen brengen contacten tot stand met betrokken partijen zodat een gecoördineerde aanpak in het geval van een olieverontreiniging is gewaarborgd.

Omvangrijke verontreinigingen doen niveau drie van bestrijding in werking treden. Hierbij zijn regionale en nationale overheden betrokken. Daartoe heeft de olie-industrie bestrijdingscentra opgezet in

Engeland, het Caribisch-gebied en Singapore, welke uitrusting en expertise ter beschikking stellen in het geval van een dergelijke calamiteit. Het zelfde gebeurt op regionale basis in de Verenigde Staten. Beschikbare voorraden middelen ter bestrijding zijn van betrekkelijk weinig waarde, zonder de ondersteuning van een volledig omschreven draaiboek. Op dit moment herzien Shell maatschappijen hun draaiboeken met behulp van de hierboven genoemde en in Londen gevestigde Adviesgroep. Dit is een continue proces, waarbij het noodzakelijk is dat regelmatig wordt getest en bijgesteld waar dat nodig is.

olieverontreiniging - wie betaalt?

Olie is de enige grondstof, waarvoor bij verontreiniging gevestigde stelsels bestaan, waarbij schadeloosstelling plaatsvindt zonder dat men naar de rechter hoeft te stappen. Belangrijk kenmerk van deze systemen is het strikte vrijwaringsregime, waarbij het voor de eisers niet noodzakelijk is aan te tonen dat de tankereigenaar/operator schuld zou hebben.

Van de vier stelsels zijn er twee ontwikkeld door de International Maritime Organisation (IMO) met een maximale vergoeding van 72 miljoen Amerikaanse dollars. De overige twee zijn op vrijwillige basis opgezet door de tanker en olie-industrie. Shell behoorde vanaf het eerste begin tot de leden van deze stelsels, welke in vergoedingen voorzien tot een maximum van 135 miljoen Amerikaanse dollars. Deze fondsen zijn in het algemeen voldoende gebleken, met als

uitzonderingen de 'Tanio', 'Amoco Cadiz' en 'Exxon Valdez' incidenten. In de Verenigde Staten, waar de betreffende stelsels niet zijn bekrachtigd, is vorig jaar wetgeving tot stand gekomen, die het recht van scheepseigenaren om aansprakelijkheid te beperken, ernstig heeft uitgehold. Dit geldt uiteraard in de territoriale wateren van de Verenigde Staten. Tegen deze achtergrond werd vorig jaar de beslissing genomen dat schepen in eigendom of beheerd door Shell, niet langer zware olie of zwarte producten naar de Verenigde Staten transporteren. Hierop is één uitzondering, namelijk de Louisiana Offshore Oil Port (LOOP). Sinds die tijd hebben sommige olie- en scheepvaart maatschappijen eenzelfde beslissing genomen.

conclusie

Shell maatschappijen leveren transportdiensten van hoge kwaliteit, hebben een uitstekende veiligheidsreputatie, waarbij bescherming van het milieu een zeer belangrijke rol speelt. De Groep steunt de internationale stelsels met betrekking tot schadeloosstelling, welke door een groot aantal landen zijn bekrachtigd. Deze systemen van strikt toegepaste, maar afgebakende aansprakelijkheid, staan er borg voor dat met onmiddellijke schoonmaak kan worden begonnen, zonder enige discussie over wie wel en niet verantwoordelijk of aansprakelijk zou zijn, nog afgezien van de financiële toestand van de betreffende scheepseigenaar.

G. Veldt
Algemeen Directeur

reflecties bij vertrek

Bijna vier jaar Hoofd Arbeidsvoorwaarden en Voorlichting van Shell Tankers BV. Verwonderlijk hoe snel die jaren voorbijgegaan zijn en hoeveel er gebeurd is. Tussen 1987, jaar van overleven, en 1991, waarin winst en kwaliteit centraal staan. Toen moeizame CAO-onderhandelingen, het ging immers om bevrozing en verlaging van gageschalen en een in mijn geheugen gegrifte affaire rond de in Gothenburg geboycotte 'Sidelia'. Met vereende krachten zijn we uit al die problemen gekomen en is Shell Tankers BV een bedrijf dat niet alleen een rijk verleden heeft, maar ook een gezonde toekomst. Ik zal niet pogen alle zaken die in de afgelopen jaren hebben gespeeld de revu te laten passeren: daarover hebben we U in Schip & Ka altijd uitgebreid geïnformeerd.

Een paar zaken die mij zijn bijgebleven zijn onder andere het EOS-onderzoek in samenwerking met de Katholieke Universiteit Brabant, de onderhandelingen over CAO en Total Crew Cost Agreement ten behoeve van Blue Certificates met de FWZ, de vele vergaderingen in KNRV en SMW verband en 'last but not least' de goede contacten met de

Ondernemingsraad. Wat me ook altijd zal bijblijven is de reis aan boord van de 'Shelltrans' onder commando van Jan Verheul, met als voor mij unieke ervaring het samen met Fokko Ringersma en twee Indonesische collega's verwijderen van een tros uit de boegschroef van de 'Shelltrans'.

Omdat de sectie DFP/6 maar klein is, is hecht teamwork van groot belang. Voor het arbeidsvoorwaarden en regelingen gedeelte was mijn grote steun en toeverlaat Boudewijn Knoester de spreekwoordelijke rots in de branding. Voor Schip & Ka - en achter de schermen wordt weken voordat Uw exemplaar in de bus rolt, onzichtbaar voor de lezers, erg veel werk verzet - was de energieke en enthousiaste inzet van Lenny Kosten onontbeerlijk. Ik dank speciaal deze twee naaste collega's voor de plezierige samenwerking en daarnaast natuurlijk alle andere wal- en vlootmedewerkers van Shell Tankers BV voor hun prettige en collegiale opstelling. Het was een fijne en leerzame tijd. Shell Tankers: vaar wel!

Nico Obolonsky,
DFP/6

ijsbrekers maken weg v



Foto's: Peter van Es

Het is altijd weer opvallend hoe in Nederland een beetje vorst meteen voor een hoop opwinding zorgt. Bij het vermoeden van het eerste graadje onder nul beginnen de speculaties over de Elfstedentocht en kort daarop meldt een *Journal*-lezer met bedroefd gezicht dat alle

schaatsen zijn uitverkocht. Gaat het echt vriezen, dan is de kou voor een aantal mensen niet alleen een dankbaar gespreks-onderwerp, maar vooral een reden om hard aan te pakken. Dat geldt zeker voor degenen die betrokken zijn bij het voor tankers bevaarbaar

houden van het IJsselmeer, zodat ook het dagelijks leven in Noord-Nederland ongestoord doorgang kan vinden. Zoals gebruikelijk organiseerde Shell Nederland Verkoop konvooien voor tankers van elf verschillende ondernemingen, meest oliemaatschappijen.



'Daar ligt een flinke dam waar we doorheen moeten', wijst Cor van der Hilst, nautisch inspecteur van Shell Nederland Verkoop, een eindje vooruit. In de stuurhut van de duwsleepboot 'Coby' kijkt iedereen met ontzag naar de opgehoopte ijsschotsen waar geen uitwijken voor mogelijk is. Samen met de zeesleper 'Katharina' is de 'Coby' al een paar uur bezig het ijs open te breken in de vaargeul van Amsterdam naar Lelystad. Achter hen aan komen vijf tankers die deze reis op eigen kracht nooit zouden kunnen volbrengen. Twee ervan varen voor Shell: de 'Georgia' met gasolie voor het depot Groningen en de 'Odorata' met kerosine voor het vliegveld Leeuwarden (beide zijn geladen op Pernis).

Ijsbreken betekent voor Shell-coördinator Cor van der Hilst constant overleggen via autotelefoon en marifoon.

rij voor tankers

Foto links: Liggen de tankers een tijdje stil, dan pakt het ijs zich al snel weer zo samen dat de schepen er niet meer op eigen kracht doorheen kunnen komen. In die gevallen maken de ijsbrekers een rondje rond om het konvooi heen, waarna de stoet met volle kracht vooruit kan.

'Als ik tegen buitenstaanders zeg dat het ijs hier vijftig centimeter dik is, geloven ze me vaak niet', vertelt Van der Hilst. 'Op zich zijn de ijsschotsen ook maar een centimeter of tien. Maar doordat ze zich ophopen, krijg je toch een massa van een halve meter of meer waar je doorheen moet.' Ondertussen nadert de 'Coby' het gevreesde obstakel. Even lijkt het alsof ze het niet redt. Maar dan vaart ze iets naar achteren om vervolgens met verdubbelde kracht korte metten te maken met dit imponerende, maar niet te tolereren natuurverschijnsel. Rondom het schip verschijnen onder gekraak de scheuren in het ijs en schuiven vervolgens de brokstukken over elkaar weg. De twee sleepboten liggen allebei schuin achterover in het water, zodat de neus elke keer bovenop het ijs kan stoten.

Geduldig hebben de tankers achter ons een tijdje zo goed als stil gelegen, waardoor het ijs de kans heeft gekregen zich weer te versterken. Om de weg vrij te maken keert de 'Coby' en maakt een lus om het konvooi heen, waarna de tocht verder kan. Een trage, maar vastberaden colonne als een gedicht in beelden.

robuust

Aan boord loopt matroos Jaco Waker fluitend rond. Normaal doet de Coby dienst als duwboot en vervoert ze zand. Nu maakt hij voor het eerst mee dat ze het als ijsbreker ook niet slecht doet. Eigenaarschipper Auke Kapitein geniet eveneens van de afwisseling. *'Zandtransport wordt op een gegeven moment een sleur. Dus ik ben best blij met deze variatie. Er komt trouwens wel wat spanning bij kijken. In dit soort werk bestaat altijd de kans dat het schip enorme schade oploopt.'* Ondanks zijn besef van de risico's blijft Kapitein de hele reis de rust zelve, hoe vervaarlijk de ijsmassa er ook uitziet.

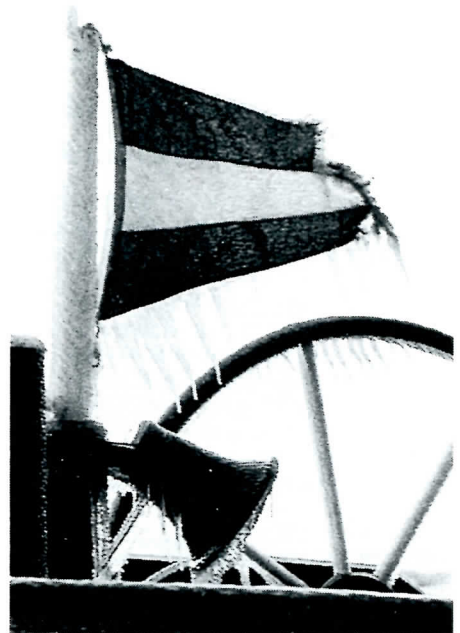
Een even ervaren optreden kenmerkt Cor van der Hilst. Zonder een moment van onzekerheid houdt hij de hele zaak vanuit de behaaglijke warme stuurhut in de gaten en communiceert zich bijna suf. Via marifoon en autotelefoon staat hij voortdurend in contact met de bemanning van de 'Katharina' en de tankers, de Shellwalcoördinator Joop den Haan, de sluiswachters in Lelystad en nog zo wat mensen. Zonder moeite weet hij aan het begin van de reis de kapitein van een vrachtschip te overreden zijn plan te laten varen achter het konvooi aan te gaan. Er

bestaat een te groot gevaar dat zo'n minder robuust schip ergens halverwege vast komt te zitten. Is het verzoek van de vrachtschipper nog begrijpelijk, grote verbazing wekt de een dag ervoor gedane poging van de eigenaar van een jacht om zelfstandig van de Oranjesluizen naar Muiden te varen. Kort na de Schellingwouderbrug moest de man het plan opgeven: het schip vroom vast.

nautische kennis

De zeven vaartuigen lukt het gelukkig wel hun doel te bereiken, de Houtribsluizen in Lelystad. Gestadig kruipen ze door het ijslandschap voort, de ene keer tussen kleine ijsbrokken door, even later over elkaar geschoven dikke ijsschollen doorborend en weer een stuk verder door een enkele laag prachtig glad ijs scherend. Vlakbij het einddoel zijn er stukken open water, waarin het begin van de ijsvorming al wel te zien is. *'Dat was gisteren nog anders',* merkt Auke Kapitein op. *'Morgen zal het weer erger zijn. Maar afgaande op de weersvoorzichten zal het niet zo bar worden als in 1987.'* *'Toen heb ik zeventien etmalen dag en nacht hier aan boord gezeten',* herinnerde Cor van der Hilst zich. *'Inderdaad wat veel van het goede. Zelfs mijn verjaardag heb ik op de 'Coby' gevierd!'*

De nautisch inspecteur leidt al tijdenlang de konvooien die in perioden als deze gevormd worden. Waarom is het juist Shell die deze transporten organiseert, waaraan ook tankers van tien andere ondernemingen (voornamelijk oliemaatschappijen) meedoen? *'Wij zijn de enige oliemaatschappij die nog over de benodigde nautische kennis beschikt',* verklaart Van der Hilst. *'De andere hebben hun vloot voornamelijk veel langer*

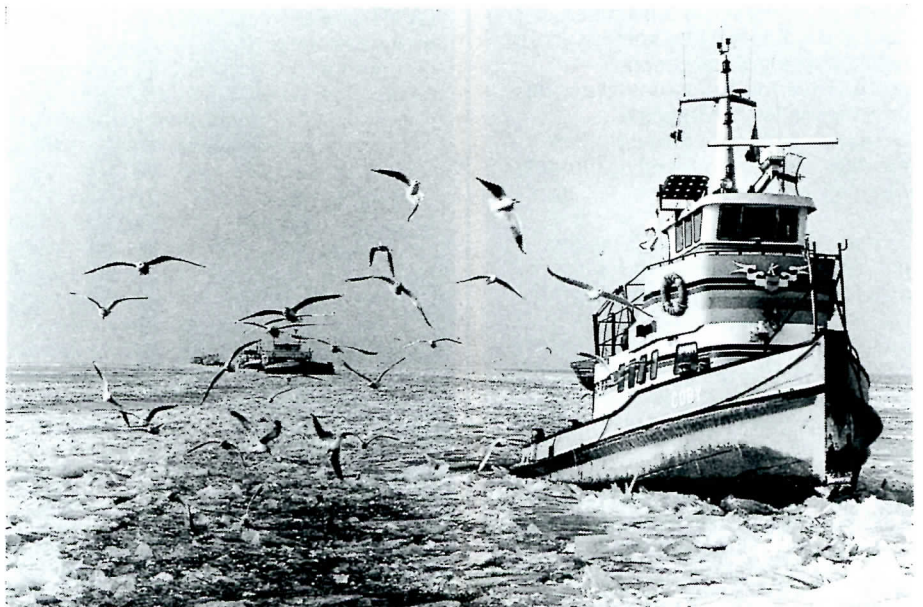


Een verstild vaantje op één van de tankers.

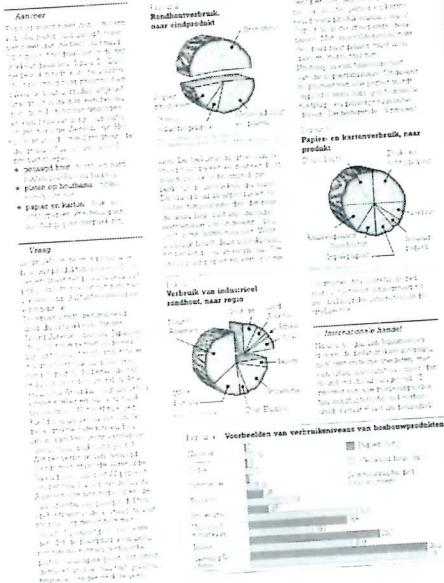
geleden afgebouwd. Over een aantal jaren is die kennis ook bij Shell verdwenen. Hoe dat opgevangen gaat worden, weet ik niet.'

schommelend

Na vijf uur breken komt de stoet aan op de plaats van bestemming. Dat wil zeggen, de 'Coby' en 'Katharina' blijven even wachten totdat er een nieuw konvooi te vormen is dat naar Amsterdam moet. De tankers 'Amstelstroom', 'Odorata', 'Arian Pieter', 'Vestland' en 'Georgia' gaan op eigen kracht verder richting Kampen of Lemmer. Het IJsselmeerse ijs heeft zich met deze oostenwind (kracht 6) vooral opgehoopt op het zojuist afgelegde traject. Maar voor de terugtocht alle aandacht opeist, kunnen de bemanningen even pauzeren. In de kajuit van de 'Coby' liggen het tafelkleed en de bos kunstbloemen als bewijzen van een schommelende reis verspreid over de vloer.



Bosbouw als industrie



brochure over bosbouw verschenen

De Koninklijke/Shell Groep houdt zich sinds het begin van de jaren tachtig met bosbouw bezig. Houtplantages hebben met olie en gas - de kernactiviteiten van de Groep - gemeen dat het gaat om het ontwikkelen en produceren van grondstoffen voor commerciële producten. Het verschil is dat bij bosbouw de bronnen kunnen worden vernieuwd. Gezien het lange-termijnkarakter van bosbouwprojecten (vaak in joint-ventureverband uitgevoerd) passen deze goed bij de andere werkgebieden van Shell.

De onlangs verschenen SBS-brochure 'Bosbouw' behandelt de aard, de structuur en de economische aspecten van het bosbouwbedrijf. Ze beschrijft de rol van oerbossen en houtplantages als grondstoffeleverancier van de industrie en laat zien hoe plantages de aantasting van oerbossen kunnen helpen voorkomen. Ook komt de vraag naar de belangrijkste bosbouwproducten en de handel daarin aan de orde en worden in het kort de overwegingen behandeld die bij het opzetten van een aanplantingsproject een rol spelen.

Er wordt ook aandacht besteed aan enkele belangrijke economische aspecten van dergelijke projecten. De brochure besluit met een bespreking van de milieu-aspecten van bosbouw en vestigt de aandacht op de noodzaak om de ecologische, sociale en commerciële belangen te harmoniseren.

De brochure is schriftelijk aan te vragen bij Shell Nederland BV, afdeling PAS/14, Postbus 1222, 3000 BE Rotterdam.

shell verbreedt naar beeldend

Shell Nederland breidt haar activiteiten op het gebied van kunstsponsoring uit met beeldende kunst. Net als bij de sponsoring van muziek zijn de leidende thema's excellentie en jong talent. Op 8 maart jl. maakten president-directeur Peter van Duursen en directeur van het Haags Gemeentemuseum Rudi Fuchs het nieuwe beleid bekend. Daarna werd in het museum een kleine tentoonstelling geopend van het werk van Arjanne van der Spek en Frank van Hemert.

'Shell Nederland heeft een buitengewoon mooie formule gekozen voor het sponsoren van beeldende kunst', sprak Rudi Fuchs op de bijeenkomst in zijn museum voor de media, de kunstwereld en Shell-directieleden. 'Naar mijn weten is de aanpak van de onderneming uniek. Deze verdient bewondering'.

Al sinds 1989 voert Shell Nederland een kunstsponsorprogramma. Tot voor kort richtte zich dat alleen op muziek. Als belangrijkste thema's werd gekozen voor jong talent en excellentie. Op muziekgebied is de sponsoring van jeugd terug te vinden in het steunen van het jaarlijkse Nationaal Concours van de Stichting Jong Muzikalent Nederland. Het ontwerp excellentie komt tot uiting in de sponsoring van concerten van Nederlandse ensembles zoals het



Residentie Orkest, de Mozart Players en de Academy of the Begynhof. Voor het sponsoren van beeldende kunst geldt hetzelfde tweesporenbeleid, maar de uitwerking is anders. Excellentie wordt hier gebracht door elk jaar bij te dragen aan een expositie van één of meer Nederlandse



Sponsoring de kunst



kunstenars. Voor 1990 is dit de tentoonstelling van Karel Appel in het Haags Gemeentemuseum, die op dit moment haar laatste weken beleeft. Voor jong talent is een gecompliceerder, ingenieuze constructie bedacht.

rudi fuchs: 'shell-medewerkers boren naar olie en wij naar kunstenars'

Shell Nederland heeft voor de sponsoring van jonge beeldende kunstenars een vernuftige formule bedacht. Elk jaar krijgt een gerenommeerd museum het verzoek een tentoonstelling in te richten van Nederlands talent tot en met 35 jaar. Vervolgens koopt Shell een aantal van de geëxposeerde werken aan en geeft die in bruikleen aan het museum. Dat verplicht zich de kunstwerken een minimum aantal maanden per jaar aan het publiek te vertonen. Uiteraard kan Shell de aankopen gebruiken voor eigen exposities en dergelijke. De eerste tentoonstelling volgens dit schema zal komend najaar gehouden worden in het Haags Gemeentemuseum. Directeur Rudi Fuchs in zijn toespraak: 'De voorlopige titel is

Peiling 1991. Zoals Shell naar olie boort, boren wij naar kunstenars.

volumineus

De keuze voor zowel excellente als veelbelovende jonge kunstenars werd toegelicht door president-directeur Peter van Duursen. 'Shell is zelf een bedrijf dat ernaar streeft topprestaties te leveren. We zijn zo succesvol kunnen worden door de zorgvuldige begeleiding die toppers gaven aan de beste jonge talenten die we konden selecteren. Nu wordt Shell snel geïdentificeerd met getallen zo rond en volumineus als de vrouwen van Rubens. Of met stalen mobiles à la Jean Tinguely op olie- en gasputten. Maar geloof U me: ondanks al dat technisch vernuft en ondanks al die grote getallen, is Shell gewoon een bedrijf van mensen. Het is ook een combinatie van gevestigde namen en aankomende talenten.' Voor het totale kunstsponsorings-beleid gaat Shell Nederland 1 miljoen gulden per jaar uittrekken.

diplomatiek

Als voorproefje van de Peiling-exposities opende Fuchs een tentoonstelling van één beeld en een aantal gouaches en schilderijen van Arjanne van der Spek en Frank van Hemert, die tot 7 april te zien

benoeming leden deelnemersraad van het shell pensioenfonds

Door Shell Petroleum NV is, op voordracht van de Centrale Ondernemingsraad, per 1 maart 1991:

- de heer D.J. Mittelmeijer, als vertegenwoordiger van de fondsleden in actieve dienst, benoemd tot lid van de Deelnemersraad van het Shell Pensioenfonds. Hij heeft in deze functie de heer E. Barsingerhorn opgevolgd, die op 1 maart 1991 is afgetreden.
- de heer C. Schipper, als vertegenwoordiger van de fondsleden in actieve dienst, benoemd tot lid van de Deelnemersraad van het Shell Pensioenfonds. Hij heeft in deze functie de heer R. de Graaf opgevolgd, die op 1 maart 1991 is afgetreden.

zijn. Fuchs: 'Ik wijs er al jaren op dat twee schilderijen net zo waardevol zijn als twintig schilderijen. Elk kunstwerk is een volledige daad, maar krijgt wel een zekere openheid als er meer kunstwerken in de buurt hangen.'

Fuchs maakte van de gelegenheid gebruik iets te zeggen over het kunstbeleid van de overheid. 'De musea hebben soms te weinig aandacht voor jonge kunstenars. Daarom is het van belang dat Shell naast het sponsoren van gevestigde kunst - die ondanks alle problemen toch een standaard vormt - ook een programma voor jongeren heeft. Dit plan is het absolute tegendeel van de WVC-nota 'Kiezen voor kwaliteit'. In tegenstelling tot dat plan wordt hier niet gekeken naar wat er al is, maar naar wat er nog moet komen. Moderne kunst is, om me voor de verandering eens diplomatiek uit te drukken, minstens zo belangrijk als het conserveren van bestaande kunst'.



beursindex met schelp

Televisiekijkers met een scherp oog kunnen op de wand met de koersen op de Amsterdamse Effectenbeurs tegenwoordig de Shell-schelp herkennen. Zij komt voor op het 'indexenbord', dat een geschenk aan de beurs is van het grootste daar genoteerde en verhandelde fonds, de NV Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, op de beurs beter bekend als 'Koninklijke Olie'. Op 15 februari jl. werd het indexenbord officieel aan het bestuur van de Vereniging van de Effectenhandel aangeboden. De aanleiding voor het geschenk: precies een eeuw geleden - en daarmee een klein jaar na de oprichting van de vennootschap - werd het aandeel 'Koninklijke' voor het eerst aan de Amsterdamse effectenbeurs verhandeld.

Oud en statig staat aan het Amsterdamse Beursplein de Effectenbeurs. Toen honderd jaar geleden de eerste notering werd opgemaakt van de toen piepjonge Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië, gebeurde dat echter nog in de toenmalige beurs van Zocher, gelegen aan de Dam, waar nu de Bijenkorf staat.

'Een opmerkelijk fonds, toen al', constateerde beursvoorzitter Boudewijn baron van Ittersum tegenover een kleine delegatie van de 'Koninklijke', onder aanvoering van president-directeur Lo van Wachem en Groepsdirecteur Henny de Ruiter. Voor zitter Van Ittersum: *'Meteen al Koninklijk, maar toch duurde het een half jaar voor de eerste notering werd opgemaakt. Die lag echter wel meteen tien procent boven de uitgifteprijs en dat is niet elk nieuw fonds gegund'*. Veel lovende woorden richtte de voorzitter van de Vereniging van de Effectenhandel aan de 'Koninklijke', met name voor de zeer zorgvuldige manier waarop de onderneming omspringt met de belangen van de beleggers. *'Wij stellen Uw bedrijf vaak als voorbeeld'*, aldus Van Ittersum.

In een reactie keek president-directeur Van Wachem terug naar 1891. *'In het allereerste jaarverslag staat dat aan de exploitatie van petroleumbronnen 'eenig risico' is verbonden. Dat is een waarschuwing aan de aandeelhouder die mij ook heden ten dage nog aanspreekt'*. En: *'We hebben de positie van onze aandeelhouders nooit vergeten, en daarbij hoort een goede relatie met de financiële wereld in de meest brede zin'*. Na zijn constatering dat van de aandelen 'Koninklijke' ongeveer een derde in Nederlandse handen is en een derde Amerikaanse handen, zei Van Wachem: *'We zorgen altijd voor een zo zorgvuldig mogelijke voorlichting over het aandeel. Ook als het goed gaat en we de beurs eens een tijd niet nodig hebben om kapitaal aan te trekken, willen we die*

voorlichting geven. Het kan gebeuren dat je als wat ouderwets en bescheiden over de bühne komt. Maar ja, we hebben het honderd jaar goed gedaan en we willen het zeker nog honderd jaar volhouden. Onze filosofie is er één van de lange termijn'.

Op de ballustrade van de beurszaal stelde Van Wachem vervolgens het indexenbord in werking. Vanaf de beursvloer steeg een jongensachtig gejuich op, dat echter snel verstomde want het was precies het moment waarop de eerste berichten over een mogelijke Iraakse terugtrekking uit Koeweit de ronde deden en dat gaf aanleiding tot een korte, maar uiterst heftige explosie in de handel. De CBS-stemmingsindex op het kersverse 'Koninklijke-bord' schoot per minuut omhoog en elke handelaar hield de mutaties scherp in het oog. De opmerking van de professionals op de vloer; *'Dat bord*

had er eigenlijk al veel eerder moeten hangen', maakte duidelijk dat het hier ging om een beroepsmatig heel nuttig geschenk.

De Amsterdamse beurs beleeft momenteel niet een van haar gemakkelijkste perioden. In het Nederlandse bedrijfsleven wordt duchtig gesaneerd; de internationale politieke, economische en monetaire ontwikkelingen zijn omgeven met nogal wat vraagtekens waardoor de handel stagneert; elektronika heeft de aandelenhandel tot een wereldmarkt gemaakt zodat de concurrentie tussen de effectenbeurzen steeds duidelijker wordt gevoeld. Maar dan, temidden van al die gure wind, is er, als warme koffie voor de verkleumde schaatser, voor de beurs altijd nog Koninklijke Olie. De 'Koninklijke' is veruit het zwaarste fonds in Amsterdam, zowel gerekend in beurswaarde als in omzetten (zie tabel). Het aandeel 'Koninklijke' is niet alleen een plezierig bezit voor de belegger, het is tevens één van de sterke punten van de Amsterdamse Effectenbeurs. Vandaar dat de voltallige top van de beurs op de Vereniging voor de Effectenhandel aanwezig was toen op 15 februari een delegatie van de 'Koninklijke' de beurs bezocht om te viëren dat het aandeel daar een eeuw genoteerd stond. Toch is het geen natuurwet die het aandeel 'Koninklijke' zo fors bindt aan de Amsterdamse beurs. Het fonds wordt immers op nog eens 23 beurzen in acht andere landen verhandeld en met de huidige elektronische handelssystemen plus hun eigen internationale spreiding, zijn beleggers en handelaren voortdurend

De betekenis van 'Koninklijke Olie' op de Amsterdamse effectenbeurs			
De 10 grootste aan de Amsterdamse beurs genoteerde fondsen; beurswaarde per eind december 1990		De 10 meest aan de Amsterdamse beurs verhandelde aandelen in 1990	
Beurswaarde	x f mld	Omzet effectief	x f mld
1 Koninklijke Olie	70,44	1 Koninklijke Olie	18,22
2 Unilever	24,25	2 Unilever	10,68
3 Robeco	10,13	3 Philips	7,00
4 AEN AMRO	8,06	4 Nat. Nederlanden	5,91
5 Nat. Nederlanden	7,38	5 AKZO	4,56
6 Rodamco	6,98	6 Rodamco	4,40
7 Rorento	6,51	7 DSM	4,09
8 Philips	6,04	8 Robeco	3,71
9 Rolinco	5,14	9 Nedlloyd Groep	3,45
10 Polygram	5,12	10 Aegon	3,22
Totaal Nederlandse aandelen	251,05	Totaal Nederlandse aandelen	146,38
Gewicht Kon. Olie in CBS-koersindex	36,4%		



op zoek naar die lokatie waar de handel het snelst, veiligst en ook goedkoopst plaats kan vinden. Anders gezegd, de Amsterdamse beurs moet er wel wat voor doen om het aandeel 'Koninklijke' prominent in huis te houden.

De beurs heeft de afgelopen jaren hard gewerkt om mee te kunnen blijven lopen in de Europese kopgroep. Het vroegere 'unique selling point' van een sterke internationalisatie en liberalisatie van handel en kapitaalverkeer, is inmiddels niet zo uniek meer. En weliswaar heeft Amsterdam de afgelopen jaren de controle op de kwaliteit van de informatie door de genoteerde fondsen sterk opgevoerd, maar ook dat wordt elders in Europa even nimmer nagestreefd. Dus vergrootte Amsterdam haar kwaliteit recent verder met onder andere zaken als het Open Order Book (verbetering van de handel in staatsobligaties), het afschaffen van de beursbelasting en de miniumprovisies en het Fixed Settlement (gegarandeerde betaling en levering op de zevende dag na een transactie). Verdere verbeteringen in

de dienstverlening worden momenteel onderzocht door een Commissie Aandelenhandel. En in nog breder verband werkt de beurs mee aan 'Amsterdam Financieel Centrum', een activiteit die is bedoeld om de hoofdstad al die faciliteiten



te laten bieden die nodig zijn om een leidende rol te spelen in het internationale financiële handelsverkeer.

Tot nu toe heeft de Amsterdamse beurs steeds vastgehouden aan het handelen op één centrale vloer, de wirwar van mensen die heen en weer snellen met briefjes en (in elk geval in aanwezigheid van een televisiecamera, dus bij belangrijke handel) nerveus in de telefoonhoorn blazen. Sommige beurzen zweren bij handel via één vloer, zoals Tokyo en New York, elders is de handel volledig gecomputeriseerd en speelt hij zich gedecentraliseerd af, zoals in Londen. Het Amsterdamse standpunt is, kort samengevat: *'Eén open vloer is het best denkbare referentiekader voor noteringen. Het biedt de meest optimale doorzichtigheid in de koersen. Handelaren willen één vloer, dus is het beursbestuur de laatste om er van af te willen stappen'*.

Op de wand van deze vloer fungeert nu - naast het grote koersbord - het door de 'Koninklijke' geschonken indexenbord. In eerste instantie biedt dit bord de CBS-stemmingsindex en die van de European Option Exchange. De CBS-stemmingsindex is de van minuut tot minuut bijgehouden impressie van de gemoedstoestand van de handel. Elke transactie in de 32 meest verhandelde fondsen wordt verwerkt in deze stemmingsindex, zodat de handelaren in één oogopslag kunnen zien of het beursweermannetje op 'vriendelijk' of 'onder druk' staat. In de komende tijd zullen ook andere indexen op het 'Koninklijke' bord worden geprojecteerd, zoals die van de FT-100 (Londen), de DAX (Frankfurt) en de Dow Jones Industrial (New York), zodat Amsterdam weer iets heeft kunnen toevoegen aan het arsenaal middelen om een belangrijke internationale handelsplaats te kunnen blijven.

voetbaltoernooi

Op zaterdag 18 mei a.s. wordt voor de 19e keer op het landgoed 'Te Werve' om de 'Werner bokaal' gestreden. STBV zal dit jaar voor de derde keer mee doen met een elftal 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. Wij hopen dit jaar op

een goede opkomst van supporters, daar het aantal van vorig jaar wel erg laag was, namelijk zes. Men kan natuurlijk in de eerste plaats de spelers aanmoedigen, maar ook genieten van de gezellige sfeer op en om de speelvelden.

Voor meer informatie kan men zich wenden tot Dries Krens (☎ 010 - 4071814).





Vanaf mijn overstap naar het onderwijs heb ik gestreefd naar operationele stages voor docenten aan boord van koopvaardischepen. Wat aanvankelijk een onmogelijkheid was onder het regime van de Wet op het Voortgezet Onderwijs, werd met de invoering van de Wet op het Hoger Beroepsonderwijs mogelijk. Shell Tankers BV Rotterdam en de Hogeschool Rotterdam & Omstreken boden mij de gelegenheid gedurende de periode 2 december 1990 tot en met 25 januari 1991 als conventioneel-stuurman fungerend, in de keuken te kunnen kijken van een geïntegreerde boordorganisatie.

Voorafgaand aan de boordbelevissen spande het erom of de voorbereidingen voor de stage, die ineens in een versnelling geraakten, op tijd geregeld konden worden. Een docent die als stuurman wil monstere op één van de schepen met kernbemanning, meldt zich tenslotte niet dagelijks bij bemanningszaken. Janny Kalkman verdient in deze een compliment. Zij moet bijna dol zijn geworden van de telefonades.

De embarkering vond te Singapore plaats. De nachttocht op het 'store'-bootje is als een belevenis aan te bevelen als het stevig waait op de Eastern Roads van Singapore. Die tocht zou ik bij daglicht nog wel eens willen maken. De reis was prima verzorgd en de ontmoeting met het schip zo perfect getimed, dat er maar een paar uur resteerde om te passagieren in Singapore.

een tien met een griffel

Een 'tien met een griffel' ken ik de bemanning van het ms 'Sericata' toe. Onder de bezielende leiding van kapitein Arie Both stelden zij mij in staat tijdens de reis Singapore/Arabische Golf/Japan de theorie weer eens met de praktijk te laten stroken. De geboden gelegenheid om brug- en ladingwacht te lopen naast het opdoen van ervaringen in de praktische toepassingen van nieuwe systemen, heb ik maar al te graag benut. Nico van der Palen maakte mij bekend met het schoonmaken van tanks, het plannen van de lading en het

laden en lossen ervan. Tijdens het laden en lossen was het monitoren van het proces een nieuwe ervaring. De interpretatie van de uitvoergegevens vergt kennis van de werking van het systeem en ervaring ermee. Ik leerde als snel de fijnere mogelijkheden van de apparatuur, die in studieboeken niet te vinden zijn.

De marof's Dirk, Kees, Karel, Alfred en Gert kon ik assisteren bij het verwisselen van verstuivers of met toekijken naar hun vakkundige sleutelen. Hierbij moet ik voor de goede orde opmerken, dat zij niet allen tegelijk aan boord dienst deden. Het moet Eimert Aanen goed hebben gedaan dat ik hem vergezelde en assisteerde bij de inspectie van het carter en het uitlaatgassenkanaal van de hoofdmotor. Van de machinekamer-systemen leerde ik veel door wachtrondes mee te lopen met de marofs. Dit leverde veel kennis op; ik was van oorsprong tenslotte stuurman.

Arie Both stelde mij in de gelegenheid te manoeuvreren met het schip. Oude vaardigheden kwamen hierbij van pas, maar niet alle. Met de regelaar op de hoofdmotor was ik het wel eens oneens. Onvermoeibaar, door de ervaring dat de oude vaardigheden nog niet waren verleerd en nuttig konden worden gemaakt naast het leren van nieuwe, maakte ik met plezier lange werkdagen. Ik werd deelgenoot in privégesprekken en groepsdiscussies, waarbij ik een schat aan verhelderende kennis meekreeg van jong

en oud. Het vertrouwen hierbij in mij gesteld er voer ik als bijzonder plezierig.

kerst aan boord

De kerstsfeer werd gecreëerd onder welkome aanwijzingen van Margreet Bosson en gedirigeerd door Kees van de Ende. Met de assistentie van Duduh en Muhajjidin werden de salon en de messroom in een sfeervolle kerststemming gebracht. Menig Arabische autoriteit stond er met bewondering naar te kijken als het schip werd ingeklaard. De kerstviering was voor een ieder een moment om aan thuis te kunnen denken. Het uitpakken van de kerstkist, die van extra pakjes was voorzien door Arie, gevolgd door het diner, werd zichtbaar door iedereen gewaardeerd. De viering van Oud en Nieuw op de rede van Fujairah harmoniërde met de omgeving en het vele werk dat wachtte. Een goed en gezond 1991 wensten we elkaar toe.

onmisbare ingrediënten

Na 12 jaren ervaring in alle stuurmansrangen en een even groot aantal als docent zeemanschap en zeevaartkunde ben ik van mening dat deze operationele stages in de beroepsgerichte vakken naast een toegesneden lerarenopleiding en voldoende theoretische updating noodzaak zijn. Het handhaven van basisvaardigheden, het werken met nieuwe technologie en het verwerven van nieuwe vaardigheden zijn voor die docenten onmisbare ingrediënten, om de leerstof kundig en met voldoende overtuiging te kunnen overdragen aan een toekomstig kader. Een extra dimensie werd aan deze stage toegevoegd door de veranderde organisatiestructuur en de personele disciplines aan boord van koopvaardij schepen.

Ik heb enige twijfel of bij het monitoren van brug-, machinekamer en deksystemen niet te veel de affiniteit met het fysieke proces verloren gaat. Mijn ervaringen hiermede opgedaan, zijn voor een

oplossing kerstpuzzel

schapenfokker en schommelstoel

Aldus luidde de oplossing van de kerstpuzzel, zoals deze stond in het afgelopen december-nummer van dit blad. Op de dag van de trekking waren er maar liefst 99 oplossingen binnengekomen. Geen slecht resultaat, maar het was volgens sommige inzenders wel een erg makkelijke puzzel. We zullen hier de volgende keer rekening mee houden.

De trekking onder toezicht van OR-voorzitter Dolf Mittelmeijer: leverde de volgende prijswinnaars op:

Eerste prijs honderd gulden,
mevrouw E.A. van Gestel-Bunk

Tweede prijs vijftig gulden,
de heer H. Kuijper

Derde prijs vijftentwintig gulden,
mevrouw C. Blaauwkamer-Lobé

Onze hartelijke felicitaties!



uitgekristalliseerde mening daarover nog te gelimiteerd.

alleskunner

Het werd mij veel duidelijker wat het is om, met een pleinschaal in de ene hand, een bahco in de andere en vol theoretische kennis, te moeten opereren aan boord onder een verwachtingsvol managementteam. Daarentegen onderging ik aan den lijve ook de emotie

zo'n 'alleskunner' te zien sleutelen aan verstuivers en pompen om even later een azimuth te nemen met behulp van een radarbestek. Waarachtig een belevens. Als je zo niet bent opgevoed, vergt dat een ferme dosis akkomodatievermogen. Voor velen een uitdaging heb ik kunnen constateren. De enorme inzet die ik bij een ieder bespeurde om het schip aan al zijn verplichtingen te laten voldoen, heeft mij getroffen. Het is mijn overtuiging dat de marof's de zeevarenden zijn voor de toekomst, die juist door hun individueel zo verschillende talenten in staat zullen zijn de koopvaardij te blijven dragen. De opgedane ervaringen hebben mijn visie op het begrip kernbemanning verrijkt en ik heb er onder andere een vriendenkern bij gekregen. De prima samenwerking die voor mij aan boord mogelijk bleek, heeft mijn vooronderstelling versterkt, dat deze stagevorm uitstekende mogelijkheden herbergt ook voor de toekomst.

tenslotte

Boordevol nieuwe ideeën en sterke verhalen, keerde ik na acht weken terug voor de klas met toekomstige marofs. Ik bedank kapitein en bemanning van de 'Sericata' nogmaals voor hun bijdrage aan een geslaagde stage en wens hen vooral een behouden en veilige vaart toe.

En wat mij betreft, tot weerziens.

Rob van Hessem
Docent Hogeschool
Rotterdam & Omstreken



VLOOTPERSONALIA

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 25.03.1991

m.s. 'Cardissa'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: R. van der Voort
Hwtk.: N.C. van der Vecht
(10/4 J.L. van der Rijst)
MO2: J.G. Verbeek
MO3: M. van der Woud
MO4: H.J.K. de Boer,
P. van den Brink
Stag.HO: J.M. Zwaard,
M.H. Dekker
Roff: S.M. Mcfaul
ASV: J.P. de Landes
ST: J.G. Cornelissen, J.J. van Triet
(2/4 J.H. Winands)
ASPI: C. van de Groep
Hovo: J. Roosenburg
CPO: J.D.M. Paath
PO: Cece Suganda
G1S: Madjen Nawi, Sanusi
G2S: Suhanda, Leonard Runtulalo
ASTD: O. Juhari
2NDC: Agus Harun

m.s. 'Caurica'

Wnd. Gezagv.: W.J. Netelenbos
Hwtk.: J.A. de Groot
(4/4 M. Schmidt)
MO1: H.A. Kamsteeg (12/4 1e Stm.
F. van Bommel)
MO2: H. van Weenen
MO3: A.C.M. Zijlmans
MO4: N. de Vries, H.A.J. Stoop
Stag.HO: C.J.M. Lawalata,
G.C. van Manen
Roff: G.G. Murray
ST: R. van Buuren, M.A.J. Veen
ASPI: G.C. van Vulpen
CPO: Monafi
PO: Sulaiman
G1S: Achmad Marpudin,
Sur'an Gozali
G2S: Makrop, Madras Bin Jamsir
ASTD: Masiran
CICA: Sujai
2NDC: Rahmat Purnama

m.s. 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
(5/4 M.F.D. Becx)
1e Stm.: J. Kistemaker
(6/4 A. Breevaart)
Hwtk.: G. de Goede
2e Wtk.: I.J. Albrechts
Off2: A.K. Pasuribu
Off3: Arcadya
Eng3: Subijakto
Eng4: Lasimoen
IRO: K.B. Nunardja
Stag.HO: L.H. van Dijk,
T.B. Jonkers
CPO: Erens Robot Wowor
PO: Yusuf Arkani, Gozali
G1S: Ashari B. Abdullah, Sumian,
Aki Bin Samiri, Dasril Kusuma
G2S: Julius Tohmas, Abdul

Rasyid, Morsid
ASTD: Djafri
JSCJ: Agung Sudrajat
CICA: Tjasmito
2NDC: Dadang Ruslan

m.s. 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: F.B. Schröder
1e Stm.: B. Crum
Hwtk.: H. Brand (27/4
J.L. de Bondt)
2e Wtk.: R.H. de Haan (25/4
J.J.F. Govers)
Stag.MO: R. Bijlsma
Off2: R.F. Abbas
Off3: Gautama Salim
Eng3: Wartama
Eng4: A. Sukarsan
IRO: D. Saron
CPO: Hendrik Boy Pasumiin
PO: Albert Donkokambey,
M. Simandjuntak
G1S: Djaelani, Muh Irwan,
Abdul Haji S., Abdul Halil
G2S: M. Komarudin, Pukasan Bin
Jumadin, Mohamad Hosen
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSCJ: Sukur Ramli
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Mohamad Jusuf

m.s. 'Erodona'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: H.A. van der Want
(MO1: A. Leffers)
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
2e Wtk.: J.W. van Velze (20/4
A.M.P.B. Fluitsma), J. Klemann
MO4: H. van den Elsaker
Stag.MO: J. Klomp
ST: R.F. Huysers
Off2: F.R.B. Danuwidjaya
Off3: Susmanto
Eng3: Jenafry
Eng4: R.I. Subekti
IRO: S. Manalu
CPO: Sugiman
PO: Muh Djupri Rachman,
Johny Uruilal
G1S: Mohammed Raji, Idit Irianto,
Solih Muluana, Muhamad Said
G2S: Nandang Ansori, Tarjudin,
Mohaar Bin Marzuki
ASTD: Taibe
JSCJ: Hary Kurnia Djaya
CICA: Syahrudin Ujang
2NDC: Sukiman

m.s. 'Etrema'

Wnd. Gezagv.: W. Beekman
1e Stm.: R.P. Regout
Hwtk.: G.J. van Eyk
Wnd. 2e Wtk.: T.W.P.B. Vermolen
Off2: A.M. Husain
Off3: D. Soeyono

Eng3: R.G. Masinambow
Eng4: J. Edward
IRO: F. Achyari
Stag.HO: H. de Bruin, P. Frederiks
CPO: Robert Ferdinandus
PO: Mahmud, Idham Pandji M.
G1S: Rudolph H.J. Lapien, Huzairi
Shah, Bin Muridi, Simanjuntak
G2S: Mashuri, Moh. Nasir, Masji
ASTD: Edy Yusuf Setiady
JSCJ: Mohamad Nasir
CICA: O. Irsal
2NDC: Sidik

m.s. 'Naticina'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
1e Stm.: F.J. Kronenberg
2e Stm.: H. Hennis, M.C. Swart
Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen
2e Wtk.: L.F. Kruyt
3e Wtk.: F.P. van der Star,
G.J. Harlaar, M.J.E. van den Broek
Wass.: R. Mammen
ST: C.H. Roozendaal
IJD: A. Muis
IJE: A.T. Krovan, B. Sambarani
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Buntaran, Maman Suparman
G1S: Daie, Umar Bin Talan,
Mohamad Nasir, Bin Satimin,
Dukak, O. Sukkur, Kasim Bin
Mohamad
G2S: Acmad, Umar, Zainul Arifin
ASTD: Tirai Bin Moi
JSCJ: Iwan Syafril
CICA: M. Sardi
2NDC: Maman

m.s. 'Niso'

Wnd. Gezagv.: W.A. Mostert
1e Stm.: H. van Popta
3e Stm.: J.N.M. Sinnige
Hwtk.: P.A. Ankerman
2e Wtk.: C.N.A. Vreke
MO3: J.W. van Duuren
MO4: J.X.J. Klaayzen, J. Minnaard
Roff: D.C. Beckwith
ST: P.H.H. Tummers, H. Klijnstra,
J. Brederveld
CPO: Gunugn H. Ritonga
PO: Ahmad Serang, Sjaifullah
Siregar
G1S: Eddy Nurhati, Kuswara,
Supartoyo, Nawari Usman
G2S: Hery Kaharu, Maruji, Sutomo
ASTD: Madsaleh
JSJC: Moh. Masykur
CICA: Zainal Abidin
2NDC: Tanggan Bin Idris

m.s. 'Sericata'

Gezagv.: A. van Leeuwen
Hwtk.: J.W. Jorissen
(30/4 E. Aanen)
MO1: C.A.M. Rovers

MO2: A.D.N. Smith
MO3: C.J. Muyskens
MO4: J.F. Bastiaanse
Roff: D.L. Mc Carthy
ST: S.H.J. Gieling, A.A.O. Schenck
Hovo: C.F. van der Ende
CPO: Moh Toha
PO: Kamal Adyaprana
G1S: Sudjadi Rahardjo, Suari
ASTD: Muhajjidin
2NDC: D. Abdu

m.s. 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: H.J. Lenstra
2e Stm.: A.E.R. van der Griend
2e Wtk.: R.J. Bosman
(27/3 J.J.J. Ludekuse)
3e Wtk.: R. van der Heide jr.
(25/4 P.J. Farla)
MO3: P.J.H.M. van Daal
MO4: R.A. Hens, W.D. Pols
Stag.MO: H.C.T. Bodenstaff
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Didik Adiyanto, Ade Taryat,
Arifuddin, Sugandi
G2S: Wawan Herawan, Mustopa
ASTD: Warno S.
CICA: Tony Sugihartono
2NDC: Lopies Salvador

m.s. 'Sidelia'

Gezagv.: N. Venendaal
1e Stm.: W. Holwerda, F. Makkee
2e Stm.: M.J.A. Kryvenaar
Hwtk.: J. Hensbroek
2e Wtk.: A. Harkink
MO4: J.T.E.M. Spoor
IJD: B. Baharianto
IRO: S. Ruskam
CPO: Mat Tohir
PO: Hinsan Manurung, Hasoloan
Siregar
G1S: Rachman, Sugyadi, Matrawi
Bin Rofi, Abdul Aziz
G2S: Moch Bachri, Agus Salim,
Satiman
ASTD: Achmad Djarkasih
JSCJ: Sabur Ruchiat
HECA: Wawan Setiawan
2NDC: Djunaedi Arsim

m.s. 'Siratus'

Gezagv.: O.A. van Druten
Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
Wnd. Hwtk.: E.S. Petrusma
2e Wtk.: H.J. Lammertink (11/4
3e Wtk.: P. van Noort)
MO1: A.L.M. Nagelkerke
MO2: W. Verschuure
MO4: C.G.A. Ligtvoet, A. Slot
ST: M.J.W.A. Schuur
IRO: Helmy Anwar
CPO: Max Ch. Ferdinandus
PO: Abdul Rachman, M. Kadar

G51: Nasril B. Matjilis, Panut, Achmad Husin, Sumitro B. Muhammad
 G2S: Napseri B. Igwan, Herman Lumohiung, Moh. Mosleh
 CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
 2NDC: Nawai
 ASTD: Umar Bin Salian
 JSCJ: Andi Jamaludin

m.s. 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer
 Wnd. 1e Stm.: P.A. Vermolen
 Hwtk.: H. Kuijper
 MO2: E. Barsingerhorn, B.A. Glas
 MO4: A.J. Geerds, R.J.M. van Beynum
 Roff: J. Black
 ST: P.M. Hendriks, J.P.W. Dallmeijer
 Hovo: H. Otter (31/3 W.C. Kapper)
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: Syaful Anwar
 G1S: Sukri Muchtar, Djusup Bin Maruki
 G2S: Mustar Bin Mustamar, Atim B. Pereman
 ASTD: Husein
 CHCK: Adjisman

m.s. 'Spectrum'

Gezagv.: J. Baard
 1e Stm.: A.J.W. Rommes
 Hwtk.: J. Kruysse
 MO2: H.G. Besselink (3/4 MO1 J.C. van Koten)
 MO3: P.B. van Leunen, A.J. Haasnoot
 Roff: J.G. O'Donovan
 ST: J.W.P. Grommen (5/4 D. van Eenige), F.J. Tryselaar
 Hovo: J.H.A.J. Orië
 PO: Ali Mudin, Abdon Tatuwo
 G1S: Achmad Danari, Baku
 G2S: Suhandi Andi, Henky H. Horesepony
 ASTD: Budiyo
 2NDC: Sukian Bin Romli

m.s. 'Sponsalis'

Wnd. Gezagv.: R. Dijkstra
 1e Stm.: J.S. de Vos
 Hwtk.: J.H.S. van der Pas (1/4 F. Bakker)
 MO3: R.M. Simondes
 MO4: P. Brandinga, J.W. Gepkens
 Roff: E.P. Gegan
 ST: B.A. Amstelveen, A. van der Windt (20/3 J.J. Donleben)
 Hovo: L.H. Thibaudier
 ASPI: D. Windt
 CPO: Hasanuddin Pohan
 PO: Suhandan Warjo
 G1S: Muljono Adhy Sukardi, Robby Obtom Podung
 G2S: Nurdin, Burhan
 ASTD: Taufic Nafi
 2NDC: Bambang Suyanto

m.s. 'Stellata'

Gezagv.: J.A. van Kesteren
 1e Stm.: D.M. Alderlieste
 Hwtk.: J.P. Kalkman
 MO2: H. Oudenes, T. Franssen
 MO4: R. van Aalderen
 Roff.: N. Macaskill
 ST: E. Kuitems, R.B.F. Stroet
 Hovo: J.G. Volleberg
 CPO: Bingen
 PO: Jamil Erang
 G1S: S. Bachri, Mat Sum Bin Anwar, Nafir, Asdi Bin Asmat, Mail Bin Toyib
 G2S: Latuheru, Siradjudin
 ASTD: M. Ripin
 2NDC: Bin Ngaripandi



m.s. 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
 Hwtk.: W. Vroling (21/4 C. Hemmer)
 2e Wtk.: J.H.A. Schulten
 3e Wtk.: P.D. Koudenburg
 4e Wtk.: R.F. van Loon
 MO1: J. de Boer
 MO3: W.P. Kolyn
 MO4: R.C.R. Oldenburger
 IJD: J.L. Takaria
 IJE: Y.S. Simbolon, F.L. Umboh
 IRO: M.M. Kasio
 CPO: Amos Radjah
 PO: Julizar Helmy, Tahalea Joazab
 G1S: Ismail Bin Sihirat, M. Ali Tanete, Bin Matroyal, Moch. Ali
 G2S: Mohamad Amin, Mat Wari Bin Syukur, Supriatna
 ASTD: Moh Rusman
 JSCJ: S.F. Suharto
 CICA: Dominques Mustamu
 2NDC: Halim

m.s. 'Zafra'

Gezagv.: F. Kuyt
 1e Stm.: G.J.C. van Eeten
 Hwtk.: J. Smid
 MO2: M.P.M. Boeren (6/4 MO1 B.E. Broekhuysen)
 MO3: N.G. Butter
 MO4: L.J. Salomons
 IRO: Mujib
 ST: E.H. Vissia, K. van der Sluis
 CPO: Ch. A. Rumengan
 PO: Frederik Pelopessy
 G1S: Bambang Prasetyo, Abifakih
 G2S: Djaka Senjaya, Naiman
 ASTD: Harjono
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Kusnadi

m.s. 'Zaria'

Gezagv.: A.J. Verheul
 Hwtk.: A.J.A. de Groot
 MO2: J.H. van Zanden, H. Ammerlaan
 MO3: S. van der Zee
 MO4: P.J.B. de Jong, T. Troost
 ST: G. Struik, N.H. van der Geugten
 IRO: Machfud
 CPO: Chaniago F. Aromande
 PO: Mamam Suwarman

afscheid

Tijdens een zeer drukbezochte receptie nam Lex de Boer op donderdag 28 februari jl. afscheid van Shell Tankers BV. Velen hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven, want we ontdekten heel veel oude bekenden. Hij werd bij die gelegenheid toegesproken door Gerard Veldt. De heer Veldt ging uitgebreid in op de 35-jarige loopbaan van Lex. Hij wenste Lex en zijn gezin nog vele gezonde en voorspoedige pensioenjaren toe. Van de naaste collega's ontving Lex een kolomtafelboommachine als afscheidscadeau. Na het officiële gedeelte van deze gezellige bijeenkomst volgde een diner met een aantal genodigden.

G1S: Muyoto, Achmad Dasuki
 G2S: Usman Madjoka, Djaelani
 ASTD: W. Tjuandy
 CICA: Purnomo Jasman
 2NDC: Inuh Bin Tamin

Gehuwd

15.02.91 - MO3 A.J. Haasnoot met mw. E. Wardenier

Diploma's

'B' MO3: N.G. Butter

Over van Groep buiten Nederland

3e Wtk.: A. Harkink (ex-Shell-Syrië)

De dienst verlaten

MO3: F. van Troost
 Bed.: H.H.P. van Koppen
 Beko: M.F. Velsink

Walpersonalia

Jubilaris



mw. E. Juursema-De Wild
 DFF/1
 10 jaar op 01.05.91

Over naar Groep binnen Nederland

01.04.91 - N. Obolonsky (ex-DFP/6) SN

in memoriam

Op 17 maart jl. is op 68 jarige leeftijd overleden de heer **J. Prins**, oud-inspecteur. De heer Prins verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1977 na 36 dienstjaren.

Men wenst je allerlei goed bedoelde dingen toe en men denkt er goed aan te doen om je een hart onder de riem te steken met voorspellingen, over wat een nieuwbakken voorzitter van de ondernemingsraad kan verwachten. Je zult venijnige conflicten uitvechten met de directie over de vraag waar de bevoegdheden van de ondernemingsraad beginnen dan wel eindigen. Je zult veel tijd besteden aan en energie steken in procedurele en juridische discussies. Tevens zul je vergaderingen leiden, waar lang en uitsluitend aandacht wordt besteed aan de vraag of de directie wel de juiste procedure heeft gevolgd en hoe de ondernemingsraad de directie hiermee een hak kan zetten.



aan de **OR** de

Enfin, reeds enkele maanden is die nieuwbakken voorzitter 'in charge' en ik moet U bekennen, dat de voorspelde stormachtige gebeurtenissen zoals hierboven beschreven tot nu toe zijn uitgebleven en hopelijk ook niet voor zullen komen in de toekomst. Hoewel we als actieve ondernemingsraad confrontaties niet uit de weg zullen gaan.

Tijdens de jaarvergadering is door de ondernemingsraad een beleidsplan opgesteld met volwassen vraagstukken, zoals organisatie aan boord en aan de wal, het financiële beleid, het personeelsbeleid en de kwaliteitszorg. De raad zal het antwoord moeten zoeken op de vraag welke strategische hoofdlijn het beste past in de wereld van medezeggenschap.

Na het aantreden van de ondernemingsraad zijn door de raad een aantal vragen gesteld. Welke zaken moeten we oppakken? Gaan we in op alle vraagstukken die de directie ons voorlegt of concentreren wij ons op een beperkt aantal onderwerpen? Pakken we onderwerpen op die de achterban erg belangrijk vindt en/of kiezen we voor de vraagstukken die door de directie verwaarloosd worden? Een andere vraag is: hoe zullen we het spel spelen? Spelen we het volgens het boekje (Wet op de Ondernemingsraden) of creëren we onze eigen spelregels? Het antwoord op deze vragen ligt besloten in de strategie van goed overleg. De vijftien leden van de Ondernemingsraad hebben bewust voor deze strategie gekozen.

golfsituatie

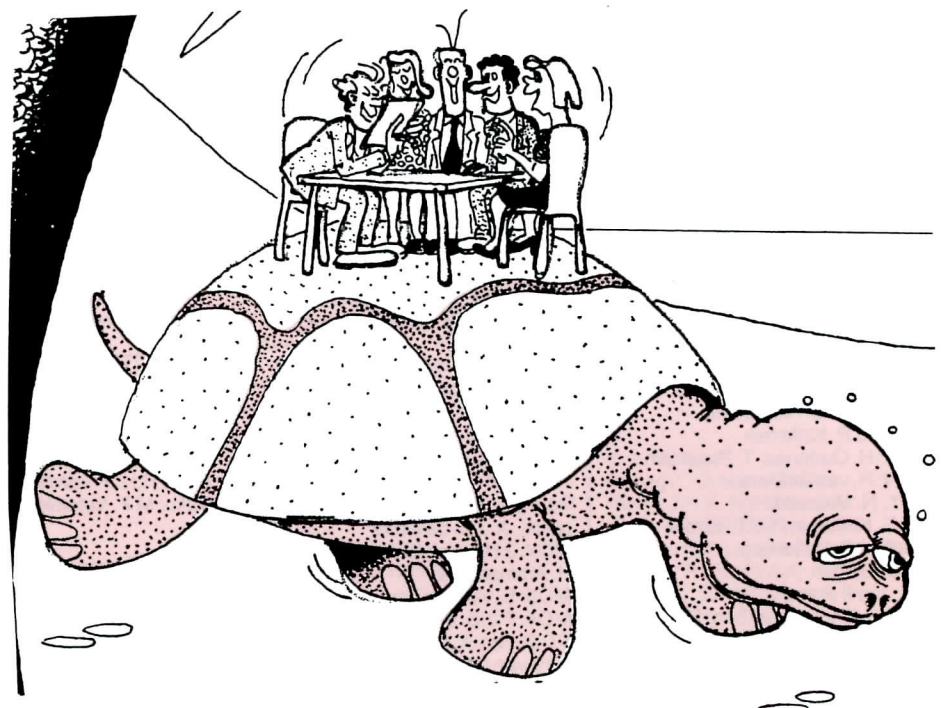
De nieuw geïnstalleerde raad werd al direct gedwongen om een standpunt in te nemen inzake de vrijwilligheidsregeling tijdens de Golfcrisis. Wetend dat we niet uit naam van elke werknemer (konden) spreken, heeft de raad getracht om de belangen van een ieder zo goed mogelijk te behartigen. Aldus is de uitspraak gedaan, dat de raad een voorstander was van het uitvoeren van een

vrijwilligheidsregeling. Met deze uitspraak en met het behandelen van vele onderwerpen in de nabije toekomst hoopt de raad met meedenken en meebeslissen een positieve rol te kunnen spelen, waar iedereen zich in kan vinden.

In de nog vrij korte tijd dat de voorzittersstoel mijn voorlopige plaats is geworden zijn diverse zaken op mij af gekomen. We bevinden ons in een fase waarin belangrijke afspraken dienen te worden gemaakt. Voorbeelden: de meevoarregering, de milieu-enquête, de beoordelings-enquête, het sociaal jaarverslag en het drugs en alcoholbeleid. Belangrijke onderwerpen, waar de raad zich over dient te buigen. Toch denken we als ondernemingsraad dit aan te kunnen

en ons steentje bij te dragen aan een in alle opzichten gezond beleid. Sommigen van U zullen de ondernemingsraad misschien niet zodanig inschatten, als de raad dat graag zou willen. Als voorzitter van de raad nodig ik dan ook iedereen uit, die iets meer wil weten van onze ondernemingsraad en zaken - die de ondernemingsraad betreffen - om het secretariaat te bezoeken. Ook door middel van deze rubriek 'Aan de ORde' hoop ik U zoveel mogelijk 'bij te praten' in navolging van mijn voorgangers. Ik wens U allen een goede vaart en voor diegenen die thuis zijn, een prettig verlof!

Dolf Mittelmeijer
OR-voorzitter



Een OR houdt altijd ruggespraak