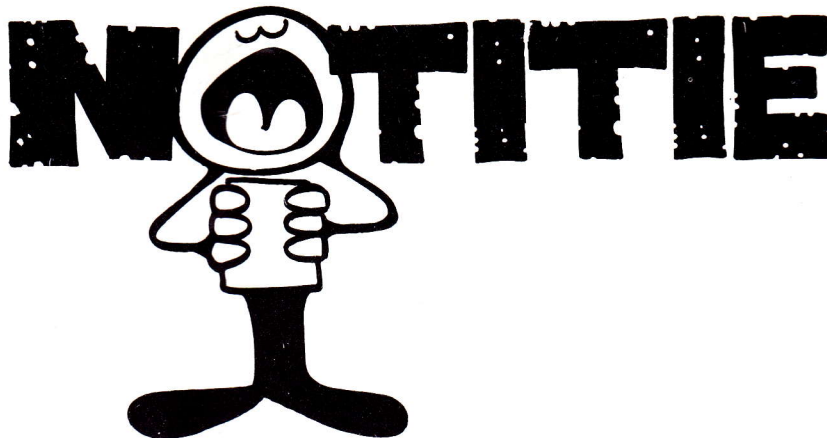


# **schip en ka**

tussen

februari 1976





## Onderscheiding

De heer M. P. Holdsworth van Shell International Marine - MRS/1, Navigation and Safety — is met ingang van 1 januari 1976 benoemd tot M.B.E. (Member of the British Empire).

## Bij de voorplaat

De Biesbosch, wirwar van kreken en vaarten. Dat ondervonden acht jonge scheepsgezellen in de maand december aan den lijve. Hun lotgevallen leest u in ons artikel „Terug naar school”.

Meer over onderwijs in ons artikel „Theorie en Praktijk”, met name de vraag in hoeverre opleiding en beroep op elkaar zijn afgestemd.

## Project

met lange adem

In het volgende nummer van dit maandblad zal uitgebreid verslag worden gedaan van de conclusies vervat in het eindrapport over de drie in Lochem gehouden conferenties.

## Nieuws van het verkiezingsbureau

Wat bij onze eerste berichtgeving nog ver in het verschiet lag, begint nu toch met rasse schreden te naderen; de verkiezing van een eigen ondernemingsraad voor onze vloot. Niet alleen is dit merkbaar aan de steeds grotere hoeveelheid werk die hiervoor moet worden verzet, maar ook aan het aantal reacties en vragen van de kiesgerechtigden zelf. Eén bijzonder belangrijk punt dat herhaaldelijk wordt aangevoerd, is de datum waarop de stembiljetten uiterlijk weer bij het verkiezingsbureau moeten zijn ontvangen. Alhoewel deze datum — **9 mei 1976** — in bekendmaking No. 5 is vermeld en ook in de nog te verzenden oproepen zal worden herhaald, willen wij nogmaals duidelijk stellen dat stembiljetten die na deze datum worden ontvangen, onherroepelijk terzijde moeten worden gelegd. Zowel de aan boord in te stellen stemcommissie als de verlofgangers dienen dus bij de verzending van de enveloppen met oproep én stembiljet rekening te houden met de vertraging die bij de postverzending kan optreden.

De Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart heeft ons erop attent gemaakt dat een tweetal hunner leden zich als kandidaat hebben opgegeven op de lijst van „on-georganiseerde” werknemers. Beiden, 2e Werktuigkundige P. A. Ankerman en 4e Werktuigkundige B. K. Frans, zijn derhalve afgevoerd van de lijst van „vrije” kandidaten voor groep B.

Intussen heeft het Verkiezingsbureau ook een eigen kamer betrokken, nl. kamer 2.11. Ook telefonisch is het Verkiezingsbureau direct bereikbaar onder no. 010-145144, toestel 2051. Een ieder die vragen heeft kan zich — uiteraard tijdens de kantooruren — rechtstreeks tot ons wenden.

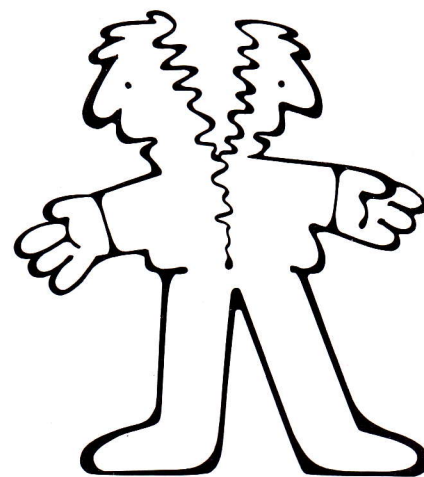
In de loop van februari zullen in een extra editie van „Tussen Schip en Ka” — een verkiezingsnummer dus — de kandidaten voor onze ondernemingsraad aan de kiesgerechtigden worden voorgesteld. Het is zaak om,

bij ontvangst hiervan, terdege af te wegen op wie wij onze stemmen gaan uitbrengen. De juiste keuze nu is een waarborg voor een goede vertegenwoordiging van ons allen in de toekomstige ondernemingsraad voor de vloot. Immers, gedurende 3 jaar zullen zij onze belangen gaan behartigen.

Op 15 februari a.s. zal worden begonnen met de verzending van de stembescheiden naar de schepen voor de verkiezing aan boord tussen 1 en 8 april a.s.

Omstreeks 15 maart 1976 zal worden begonnen met het verzenden van de stembescheiden naar de verlofgangers.

Hoe u uw stem moet uitbrengen en op hoeveel kandidaten maximaal in uw groep, zult u nogmaals kunnen lezen in de oproep, die iedere kiesgerechtigde zal ontvangen. De weg voor een vrije keuze uwerzijds is thans geëffend, de laatste stap moet u zelf doen. Maak er een stap voorwaarts van.



U twijfelt nog op wie u zult stemmen? De extra editie van „Tussen Schip en Ka” lezen!

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella			

Een onderwerp dat altijd in de belangstelling staat en onder de huidige minder gunstige economische omstandigheden van velen de speciale aandacht heeft, hetgeen wel naar voren komt tijdens de gesprekken die geregeld door officieren met verschillende functionarissen van de walorganisatie worden gevoerd.

Het is om deze reden dat wij willen trachten hier iets zinnigs over te zeggen.

Laten we voorop stellen dat in het vrij recente en ook wat langere verleden regelmatig perioden voorgekomen zijn waarin de promotie bijzonder snel verliep. Incidenteel zelfs zo snel dat met name de leiding aan boord zich wel eens zorgen maakte over een tekort aan ervaring in verschillende rangen. Een dergelijke snelle promotie kan wellicht in de toekomst — en zeker gedurende de eerstvolgende jaren — niet meer in uitzicht worden gesteld.

Maar wat zijn dan wel de mogelijkheden?

In de eerste plaats heeft het afgelopen jaar een ontwikkeling van de vlootsterkte te zien gegeven, die ons enerzijds met een surplus in voornamelijk een aantal hogere rangen confronteerde, maar anderzijds een voorzien tekort in de lagere rangen bij de werktuigkundigen tot aanvaardbare proporties reduceerde.

Alles is in het werk gesteld om daar waar een surplus ontstond de benodigde en beschikbare aantallen officieren weer in evenwicht te krijgen. Uiteraard vergt zo iets wat tijd, maar thans kan gesteld worden dat in de loop van dit jaar promotie naar de rangen van gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige op bescheiden schaal weer zal kunnen plaatsvinden, waarbij de situatie ten aanzien van de promotiemogelijkheden naar eerstgenoemde rang weliswaar zich pas later in dit jaar zal voordoen, maar op langere termijn

een gunstiger beeld geeft dan wat betreft de hoofdwerktuigkundigen. Dat is in hoofdzaak terug te voeren op de leeftijdsopbouw in deze beide rangen en op basis van dit gegeven is het duidelijk dat dit verschil gedurende een langere periode merkbaar zal blijven. Hieraan moet worden toegevoegd dat de stafpositie bij de 1e stuurlieden momenteel nog als vrij ruim kan worden aangemerkt. Daar het zeker niet in de bedoeling ligt om degenen die thans waarnemend in deze rang dienst doen weer in hun permanente rang te werk te stellen, zal doorstroming naar de rang van gezagvoerder niet in dezelfde mate promotie tot 1e stuurman mogelijk maken, een mogelijkheid die bij promotie tot hoofdwerktuigkundige bij de 2e werktuigkundigen wel aanwezig is.

Voor de overige rangen geldt dat de promotie tot op zekere hoogte gelijke tred met de hierboven geschetste situatie zal houden. Maar hier komt bij dat het normale verloop, dat wil zeggen het aantal officieren dat de dienst — gewoonlijk op eigen verzoek — verlaat, een rol speelt.

De ervaring gedurende een lange reeks van jaren is dat er incidenteel op dit gebied uitschieters naar boven of beneden voorkomen — die gewoonlijk moeilijk te voorspellen zijn — maar dat het gemiddelde vrij constant is.

Waar we ten slotte iets meer over willen vertellen is de rang van 5e werktuigkundige. Door het verzwaren van de opleiding zal het steeds minder aantrekkelijk worden om — tegenwoordig vaak van meet af aan met het A-diploma op zak — gedurende 4 jaar of langer als 2e man dienst te moeten doen alvorens zelf met de verantwoording voor een wacht te worden belast. Derhalve is besloten om scheepsgezellen op te gaan leiden om als 2e man op wacht dienst te doen.

Het aantrekken en opleiden van hiervoor geschikte krachten vergt tijd, terwijl de omschakeling naar deze bezetting aan boord geleidelijk zal dienen te geschieden. Per schip zal echter in ieder geval één 5e werktuigkundige gehandhaafd blijven, maar in plaats van als „assistent op wacht” dient deze als „opleidingsrang” te worden beschouwd.

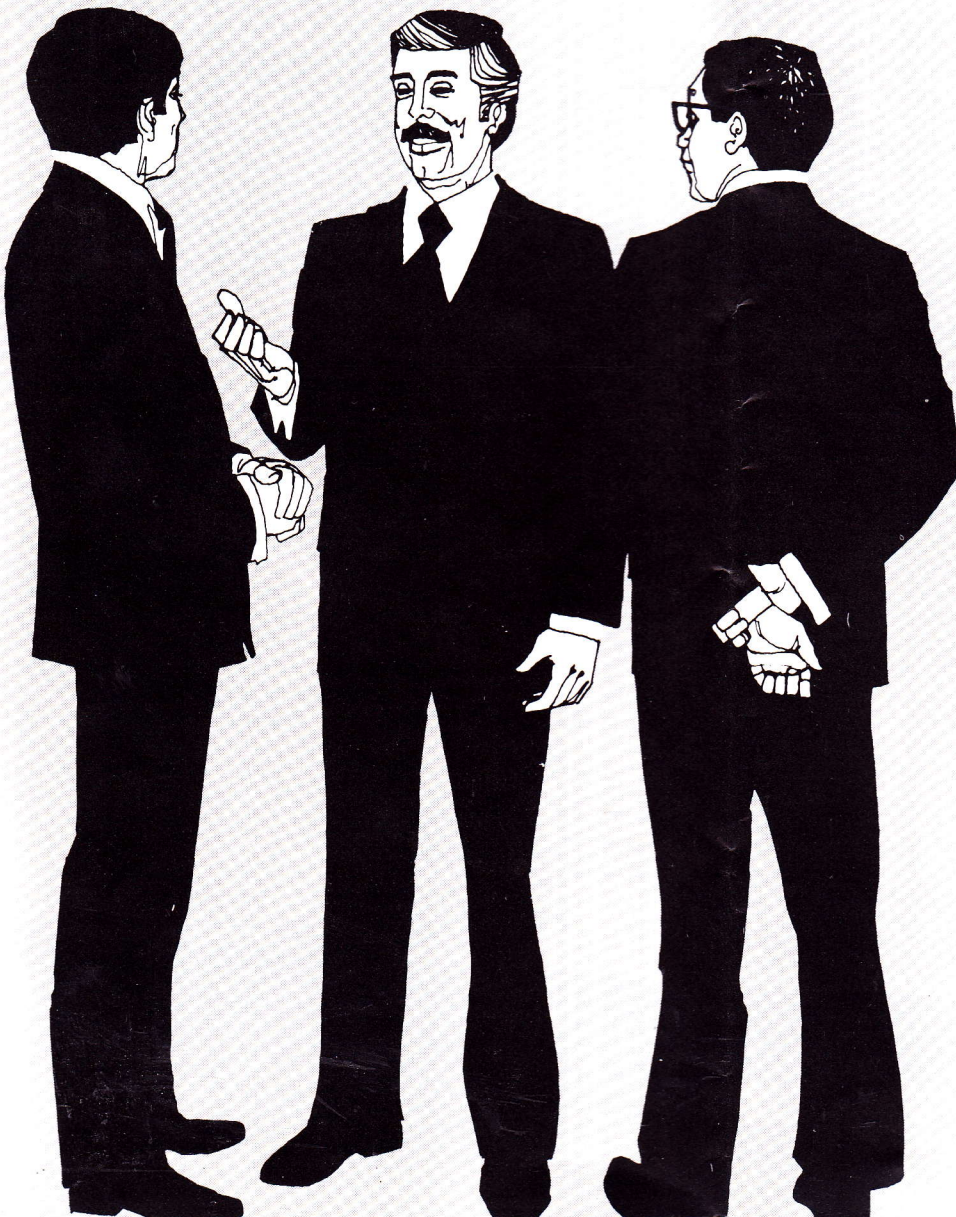
Eer een en ander over de gehele linie zijn beslag heeft gekregen, zijn we jaren verder, en dat geeft ons de gelegenheid de stafpositie zonder schokken aan de nieuwe situatie aan te passen. Het zal duidelijk zijn dat de doorstroming van 5e naar 4e werktuigkundige geleidelijk sneller zal gaan verlopen, waarmee dan de promotiemogelijkheden voor eerstgenoemde rang meer met de gevolgde opleiding in overeenstemming worden gebracht.

Over de invoering en tenuitvoerlegging van de hierboven geschetste nieuwe situatie ten aanzien van het vervullen van de functie van 2e man op wacht zullen in de toekomst nadere gegevens worden verstrekt, hetzij via algemene publikaties dan wel direct aan de daarbij betrokken schepen.

Wij hebben getracht wat meer licht te werpen op de promotiekansen voor onze officieren in de komende jaren. Terecht kunt u opmerken dat er weinig concrete gegevens zijn gepresenteerd, maar dat kunt u in feite ook moeilijk van ons verwachten. Echter zal het toch wel duidelijk zijn dat wij de toekomst met redelijk vertrouwen tegemoet kunnen zien en wij hopen zo ver dit in ons vermogen ligt hiermee een antwoord te hebben gegeven op een vraag die bij velen leeft.

# Promotiekansen en -mogelijkheden

door G. H. van Leeuwen



# TERUG VAN WEGGEWEEST

De tweede collega die in deze serie over „uitgeleende officieren” ons zijn ervaringen prijsgeeft, is 5e werktuigkundige Willem van Dam. Hij voer met het m.s. „Veendam” van de Holland-Amerika Lijn gedurende zo'n vijf maanden op cruise-reizen tussen New York City, Bermuda, Martinique, Sint Lucia, Sint Maarten en ga zo maar door met het opnoemen van exotische eilanden, zalige stranden, romantische plaatsen en andere aantrekkelijkheden. De vraag of hij het naar z'n zin heeft gehad, kan hij dan ook onmiddellijk beamen. Maar laten wij niet vooruit lopen en bij het begin beginnen. En dat begin kwam met de vraag aan Van Dam op onze personeelssectie, of hij er wat voor voelde om een dienstperiode op een cruise-schip door te brengen in plaats van op een tanker te monstere. Het merkwaardige, maar dat is natuurlijk achteraf, is dat hij er aanvankelijk bijzonder weinig voor voelde. Hij moest er drie weken eerder voor uit zijn verlof, had zelf zijn twijfels omtrent de sfeer aan boord van H.A.L.-schepen, kortom hij zag er niet zoveel in. Maar toen hij, thuis gekomen, er nog eens over nadacht, besloot hij ondanks alles het toch maar eens te proberen.

„Nee, er werd beslist geen pressie uitgeoefend. Maar weet u, je komt onder totaal vreemden. Nu is dat natuurlijk altijd wel het geval, maar als je zo'n vijf jaar op Shell-tankers hebt gevaren, ken je toch altijd wel een paar collega's als je weer monstert. Je weet de sfeer, kent de regels, enz.”

Van Dam was wel verrast te merken, dat hij niet de enige Shell-man was, die naar de „Veendam” in New York City zou worden uitgevloegen. Ook Glen Mellonius en Nico Kuilman waren van de partij, collega's die hij weliswaar nog nooit had ontmoet, maar met

wie hij toch onmiddellijk samenkluitte, want drie vreemde eenden in één bijt gaf hem toch wel een zekerder gevoel. Echter, eenmaal tussen H.A.L.-employés in het vliegtuig gezeten, bleek alles al mee te vallen.

De „Veendam” kwam net uit een Braziliaans charter en moest weer geheel worden aangepast voor cruises vanuit Amerikaanse havens. Drie weken lang lag het schip langszij; in die spanne tijds werd het door de opvarenden zelf weer in orde gebracht.

En geen 30 of 40 opvarenden, maar zo'n 300! Veel Nederlandse officieren, Indonesische bedienden, Duitse koks. Verder Nederlandse kapsters, kinderverzorgsters en ander, vrouwelijk personeel, dat nu eenmaal nodig is als je een 600 passagiers bedurende zo'n 10- of 11-daagse cruise wilt verwennen. Van Dam kwam er al gauw achter, dat hij met z'n neus in de boter was gevallen, als wij het zo mogen uitdrukken. Want het leven aan boord was wel geheel verschillend van wat hij gewend was, met als bijzonder prettige bijkomstigheid, dat hij in dienst was op Shell-arbeidsvoorwaarden. En dit betekende zo ongeveer dat zijn gage als „assistent” — zoals men een 5e betitelt — lag boven dat van menig werktuigkundige op de „Veendam”. Gepaard met de geneugten die een cruise-schip nu eenmaal biedt, aanleiding voor hem om te zeggen, dat hij nog best eens zo'n dienstperiode zou willen hebben.

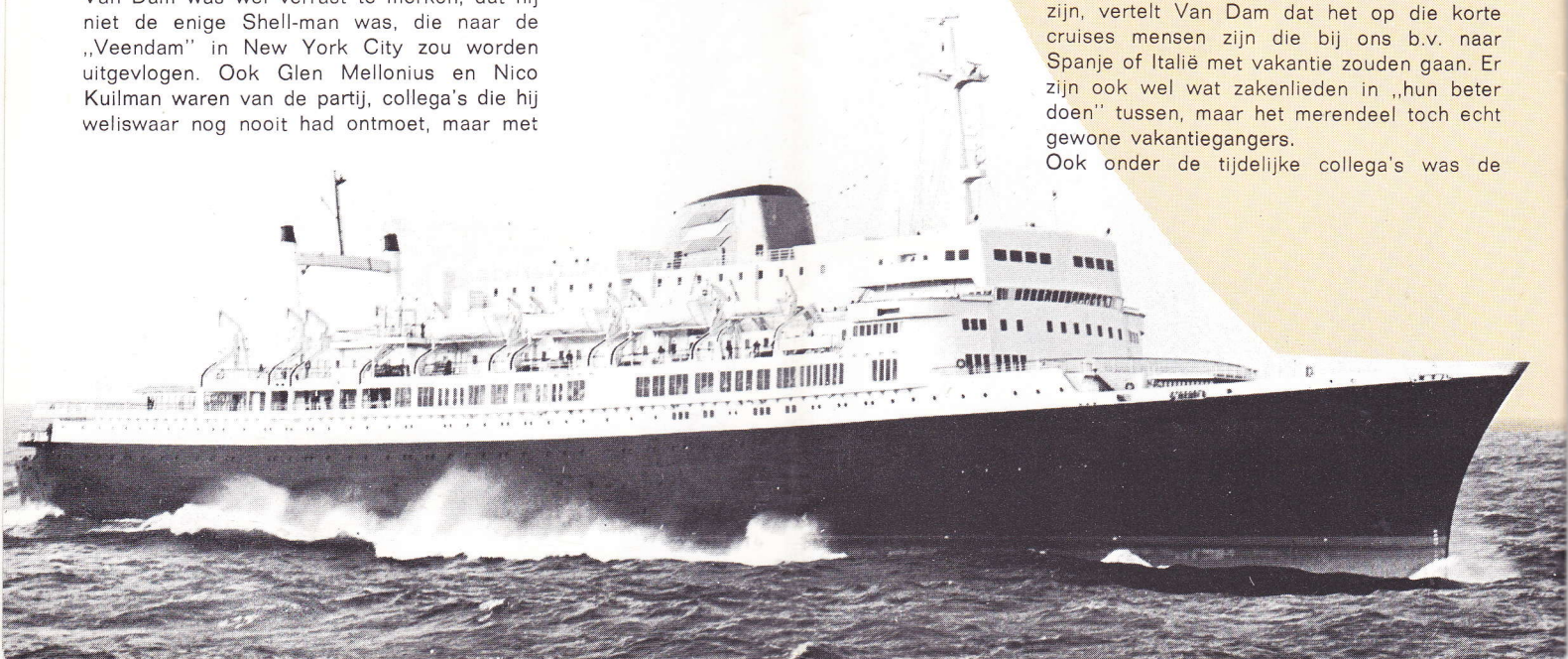
## Leefbaarheid

Alvorens wij het over het werk van Willem van Dam op de „Veendam” zullen hebben, eerst maar eens nagaan wat hij nou wel zo prettig vond. Laten wij voorop stellen, dat Van Dam — 24 jaar oud — vrijgezel is. Gevoegd daarbij een 600 passagiers, die — hoe kan het anders — een officier toch wel als een interessant iemand beschouwen en alle aanleiding voor vele contacten is aanwezig. De officieren is het toegestaan om in vrije tijd in alle gemeenschappelijke ruimten te komen, waardoor je „ook tijdens het varen tussen de mensen blijft”, aldus deze boffer. Het schip is groot, 188 meter lang, met een tonnage van bijna 24.000 ton. Totaal zo'n 900 man aan boord, dus het kan je gebeuren, dat je zelfs een collega pas na enkele weken leert kennen. De cruises zelf waren relatief kort, dus steeds weer nieuwe passagiers, nieuwe gezichten.

„De meesten in leeftijd boven de veertig — aldus Van Dam — maar ook groepen meisjes of jongens van zo'n 20-25 jaar. Voortvloeiend van de typisch Amerikaanse gewoonte om als „club” gemeenschappelijk een vakantie te houden op een rondvarend schip. En in je vrije uren maak je met al die mensen kennis, een praatje hier, een dansje daar. Wel is het de bedoeling, dat je altijd tiptop gekleed bent en je aandacht aan iedereen schenkt. Nou is dat niet zo moeilijk, want ze schieten je toch allemaal aan met hun vragen.”

Op onze vraag wat voor soort toeristen dit zijn, vertelt Van Dam dat het op die korte cruises mensen zijn die bij ons b.v. naar Spanje of Italië met vakantie zouden gaan. Er zijn ook wel wat zakenlieden in „hun beter doen” tussen, maar het merendeel toch echt gewone vakantiegangers.

Ook onder de tijdelijke collega's was de





stemming aan boord bijzonder goed. Het vrouwelijke personeel bijvoorbeeld maakte gebruik van dezelfde bar als de mannelijke officieren. Het was er daarom altijd bijzonder goed toeven. Bij binnenliggen in havens — altijd een mooi plekje, vlakbij de stad — werden gezamenlijke uitstapjes gemaakt, soms met, soms zonder passagiers. Het gebeurde dat Van Dam met zo'n dertig collega's naar een van die prachtige stranden ging. Er werd aan diepzee-duiken gedaan om bij het invallen van de duisternis een saté party te houden, die hem overigens nu nog heugt. Vooral het eiland Sint Thomas heeft zijn hart gestolen. Merkwaaardige toestanden zijn er wel: als je op eigen houtje wat wilt rondrijden, huur je een „bromfiets”. Dat is er dan wel een met een 500 cc. motor. Geen rijbewijs? Geen probleem, je zet je handtekening op een papiertje en hebt een rijbewijs voor één dag.

Er was ook veel contact in de havens met andere passagiersschepen. Voortdurend kwamen ze een Russisch schip tegen, dat de oude „Hamburg” bleek te zijn en nu met Russische opvarenden Amerikaanse touristen verweerde. Over verbodering gesproken! „Maar een discipline, dat ze daar hadden! Ook bij het passagieren van die lui viel dat op.” Van Dam zit vol met herinneringen aan z'n reizen en aan z'n uitstapjes. Want daarvoor had hij volop gelegenheid. Als de wacht

het toeliet, mocht je altijd de wal op. Soms lag het schip maar zo'n drie uur binnen, maar er waren ook touristische plekjes, waar het schip bijna een vol etmaal binnen bleef liggen.

#### Werk

Het was natuurlijk niet allemaal ontspanning waarmee Willem van Dam is overgoten, er moest ook gewerkt worden. En stevig ook, zodat ook overwerk moest worden verricht. Het meest viel hem op hoe groot de wacht op een dergelijk schip is. De „Veendam” is uitgerust met twee G.E. turbines van elk 12.500 pk. Drie Foster Wheeler ketels staan voortdurend bij, die het schip een snelheid geven van zo'n 21 mijl. Zelfs met twee turbines haalt het nog altijd 18 knopen. Alles is dubbel uitgevoerd.

Tijdens de wachten is er een senior werktuigkundige in de machinekamer, een derde of vierde in het — gescheiden — ketelruim en dan een 5e, die men assistent noemt. Verder altijd nog een olieman en een stoker. Termen die wij niet meer kennen, maar aangezien er geen geïntegreerde bemanning op de „Veendam” dienstdoet, voor hem collega's met een ander vakgebied.

Hij heeft er verder koperslaggers aangetroffen, bankwerkers, elektriciens, en ga zo maar door. Maar daarbij moeten wij niet vergeten dat er, ten behoeve van de passagiers, op de

„Veendam” maar liefst vier tenders beschikbaar zijn om naar en van de wal te varen. Veel onderhoud en bediening daarvan. En wat dacht u van de airconditioning-apparaatuur? Alle kranen in de talloze hutten? „Ik zal u vertellen, dat het mij wel even tijd kostte om het leidingschema voor de airconditioning door te krijgen. Ze hebben er 25 fan-rooms, en er zijn drie A/C units, totaal 1100 Ampère. Je kreeg soms wel eens de indruk dat het ventilatiesysteem en de sanitaire uitrusting er belangrijker waren dan de voortstuwingsinstallatie. Maar dat is ook wel begrijpelijk. Geen enkele passagier zal zich beklagen als het schip langzamer vaart of bij die prachtige eilanden wat langer stilligt. Wel als in de hut een kraan lekt of de airconditioning het af laat weten. Dit betekende dus veel van dit soort werk. Daarbij altijd tiptop verzorgd, want — logisch — op een passagiersschip is dat het eerste wat er van je wordt verwacht.” Op onze vraag of hij, behalve het leidingschema van de A/C, nu nog voor problemen kwam te staan die op zijn vakgebied liggen, antwoordt Van Dam ontkennend. Wel viel hem op dat op zijn wacht hij ook een ronde over het schip moest maken, want de airconditioning en stuurmachinekamer bereik je buitenom.

#### Amerika

Natuurlijk heeft hij de kans benut om, na afmonstering in New York City, nog iets van Amerika te zien. Twee weken is hij er met vakantie gebleven om daarna boordevol indrukken huiswaarts te keren. Bij ons bezoek aan zijn ouderlijke woning, zat zijn verlof er haast weer op. Vergenoegd bladert hij door het album met foto's, bekijkt nog eens de dia's die hem zullen herinneren aan deze exclusieve reis.

„Natuurlijk waren mijn H.A.L.-collega's nieuwsgierig hoe het bij de Shell was. Vooral mijn gage verwekte verwondering. Maar rui- len wilden ze niet. Mij viel wel op dat, met het vaste vaarschema van zo'n schip, deze officieren precies weten wanneer en waar ze worden afgelost. Dat is natuurlijk wel prettig. Hun echtgenoten mogen echter maar gedurende maximaal 6 maanden per jaar mee- varen als ze een topvang hebben. De anderen iets korter. Maar wel mogen hun kinderen wel eens mee, vanaf vier jaar, onder bepaalde voorwaarden en hoogstens 2 maanden per jaar. Daarentegen zijn reiskosten groten- deels voor eigen rekening. Zo zie je, bij de een krijg je dit, bij de ander heb je dat.”

# DIE DEKSELSE STROOM

Of, in meer gangbare termen: het effect van invoer van stroomcomponenten op de presentatie van True Motion Radars

door M. A. Riteco

De nauwkeurigheid van de gegevens die de man in de plotkamer van het radarbeeld ontvangt, is sterk afhankelijk van de gegevens waarmede de radar wordt gevoed. De resultaten kunnen zeer misleidend zijn als dit niet op de juiste wijze gebeurt.

Bij de meeste True Motion-radars bestaat de mogelijkheid om stroomsnelheid en richting in te voeren. De gekozen settings echter zullen een duidelijk effect hebben op de presentatie van de echo's op het scherm. Vooral nu naast de traditionele Sallog, die de snelheid door het water aangeeft, steeds meer loggen worden toegepast berustend op het Doppler effect, waarbij zowel

- a. water track (als Sallog)
- b. single axis bodem track (langsscheepse verplaatsing over de bodem)
- c. dual axis bodem track (zowel langsscheepse als dwarsscheepse verplaatsing van transducers ten opzichte van de bodem) worden weergegeven, is het zaak dat men zich realiseert wat de gevolgen op het scherm zijn als de T.M.-radar hiermee wordt gevoed.

Allereerst een algemene beschrijving van het Doppler principe. Het Doppler effect is een algemeen bekend principe, dat reeds in 1849 door Christian Doppler werd geconstateerd. Het kan het beste worden uitgelegd als het effect van een plotselinge verandering in toonhoogte van de fluit van een trein bij het passeren van een waarnemer. Daarbij verandert de toonhoogte abrupt, in directe verhouding tot de snelheid van de trein. Per definitie is het Doppler effect een verandering van frequentie veroorzaakt door de relatieve beweging tussen een object dat een signaal uitzendt of ontvangt en het uitgezonden signaal.

Daar in praktisch alle Doppler Sonar systemen toegepast in de scheepvaart gebruik wordt gemaakt van eenzelfde element voor zenden en ontvangen, kan men dus stellen dat een door het element uitgezonden akoestisch signaal van een bepaalde frequentie in het water naar de boden gaat, teruggekaatst wordt en door hetzelfde element weer wordt ontvangen.

Bij meting blijkt dan dat bij een bewegend schip de frequentie van het ontvangen signaal verschilt van dat van het uitgezonden signaal. Deze frequentieverandering is recht

evenredig met de snelheid van het schip volgens de natuurwet van het Doppler effect.

$$\Delta F = F_t \frac{2V}{C} \cos \alpha$$

waarbij

$\Delta F$  = de frequentieverandering of Doppler shift

$F_t$  = de uitgezonden frequentie

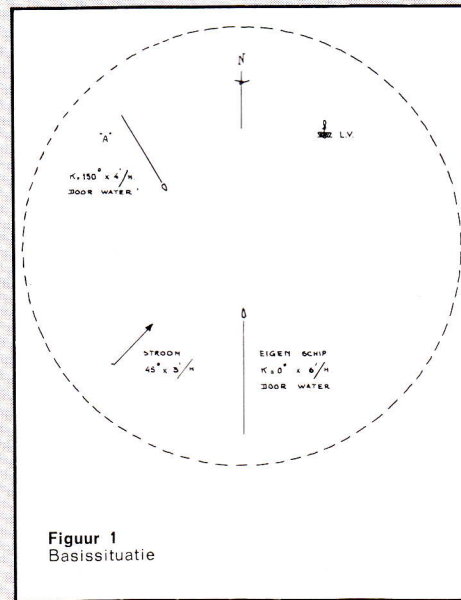
$V$  = snelheid schip

$C$  = voortplantingssnelheid van het akoestisch signaal door het water

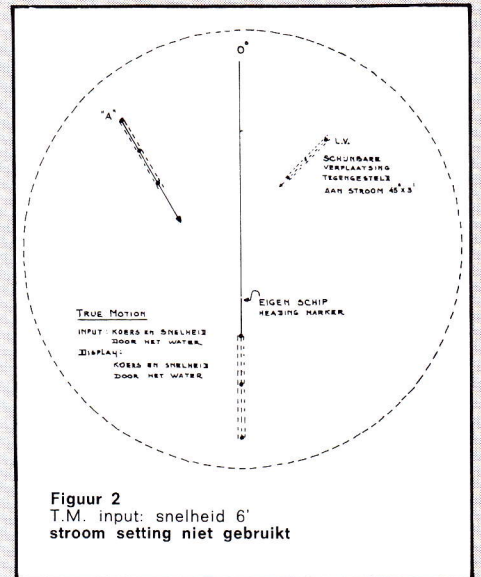
$\cos \alpha$  = de cosinus van de hoek waaronder de frequentie als bundel wordt uitgezonden.

## Bottom track en water track

Als gevolg van absorptie van deeltjes in het water functioneert een Dolog op **bottom track** tot een diepte van gemiddeld 200 meter. Ver-



Figuur 1  
Basissituatie



Figuur 2  
T.M. input: snelheid 6' stroom setting niet gebruikt

liest de Dolog het bodemcontact dan wordt automatisch overgegaan op **water track**. Hierbij worden de uitgezonden akoestische signalen gereflecteerd door lagen gevormd door micro-organismen, vis, plankton en andere substanties welke zich op bepaalde diepten in de oceanen bevinden.

Het reflecterend vermogen van deze lagen



varieert sterk naar plaats, tijd en diepte. Op sommige plaatsen, zoals plm. 300 mijl ten Noorden van Las Palmas, plaatselijk in de Golf van Biscaje en aan de zuidkust van Noorwegen, blijken deze lagen in het geheel niet aanwezig te zijn.

In wezen zijn de resultaten van Sallog en Doppler log op „water track” identiek (bij de Doppler log is er echter geen nadelige invloed van de scheepsvorm en volgstream), daar zij beide de snelheid van het schip geven ten opzichte van het water.

Doppler loggen (dual axis) die zowel de langsscheepse beweging als de dwars-scheepse beweging ten opzichte van de grond weergeven, worden op zeer grote schepen geïnstalleerd ten einde

a. het verlies van ankers en kettingen te voorkomen bij het ten anker komen.

b. bij het meren zowel aan steigers als aan S.B.M.'s door middel van een display gecombineerd met een „rate of turn” de naderings-snelheid te kunnen bepalen.

c. de navigatie in smalle ondiepe vaarwateren (bijv. Eurogeul) te vergemakkelijken.

Een dual axis Doppler log kan gecombineerd worden met een stuurautomaat, waarbij automatisch gecorrigeerd wordt voor wegzetting door stroom en het schip feilloos de koerslijn over de grond volgt.

Het is duidelijk dat als de Doppler log-infor-

Wij zullen enige voorbeelden bespreken:

**Figuur 1**

In figuur 1 wordt de basis-situatie gegeven die ook voor de andere voorbeelden geldt.

In het algemeen kan bij het instellen van snelheid, stroomsnelheid en richting (b.v. bij Raytheon T.M.C.P.A. ship speed, drift direction en drift speed) gesteld worden:

a. Als de T.M.-radar wordt gebruikt om het aspect van het andere schip (zoals het geval is met boordlichten bij helder weer) te bepalen moet de ingevoerde **snelheid** zijn de **snelheid door het water**, daar beide schepen onder invloed staan van dezelfde stroomver-zetting.

b. Als de T.M.-radar wordt gebruikt om de koers over de grond van het andere schip te bepalen moeten de ingevoerde **koers en snelheid zijn de koers en snelheid van eigen schip over de grond**.

**Figuur 2**

In figuur 2 is de snelheid van het schip door het water (Dolog op water track of Sallog) gevoed in de T.M.-radar. Het lichtschip over stuurboord komt over als een varend schip in richting tegenovergesteld aan stroomrichting met een snelheid gelijk aan de stroomsterkte.

**Figuur 3**

Indien door middel van de hierboven ge-noemde knoppen de geschatte stroomrichting en snelheid, en ingeval van Dolog dual axis op bodem track, de afgelezen waarden zijn ingevoerd in de radar ontstaat het plaatje van figuur 3. Het eigen schip beweegt zich over het scherm in koers en snelheid over de grond met de heading marker koers Noord.

Het gevaar bestaat dat de echo's van het schip „A” worden aangezien als voorliggen-de koers en dat wordt verwacht dat het ei-gen schip zich zal verplaatsen langs de hea-ding marker. Het probleem wordt vergroot als niet de **juiste** waarden voor stroomrich-ting en -snelheid worden ingevoerd.

Grote verwarring kan ontstaan als de snelheid van het target gering is bij een stroom-richting van 90° op haar voorliggende koers. Het lichtschip zal in geval 3 op haar plaats blijven.

**Figuur 4**

True Motion-beeld bij Doppler log **single axis** op **bottom track** met knoppen voor stroom setting **niet** in gebruik.

In dit geval geeft het beeld de snelheid van eigen schip aan over de grond in langs-scheepse richting zonder de dwars-scheepse ver-zetting aan te geven. De T.M.-radar geeft dus de snelheid van het schip aan door het water plus de langsscheepse ontbondene van de stroominvloed. Eigen schip en schip „A” geven op de radar **noch** de koers en snelheid door het water **noch** de koers en snelheid over de grond aan.

Het lichtschip verplaatst zich ogenschijnlijk in richting en snelheid gelijk aan de dwars-scheepse ontbondene van stroomrichting en snelheid. Hierbij treedt het gevaar op dat de waarnemer de bewegingen van de echo's zal interpreteren als target koersen.

Wij kunnen hierbij of **koers en snelheid door het water invoeren** door, middels de knoppen, de stroom-sterkte component **tegengesteld** aan de vaar-richting in te voeren

of **koers en snelheid over de grond invoeren** door, middels de knoppen, de dwars-scheepse stroomcomponent in te brengen.

In beide gevallen betekent dit een ongewen-ste complicatie van het T.M.-principe, wat in druk vaarwater aanleiding kan geven tot ver-warring.

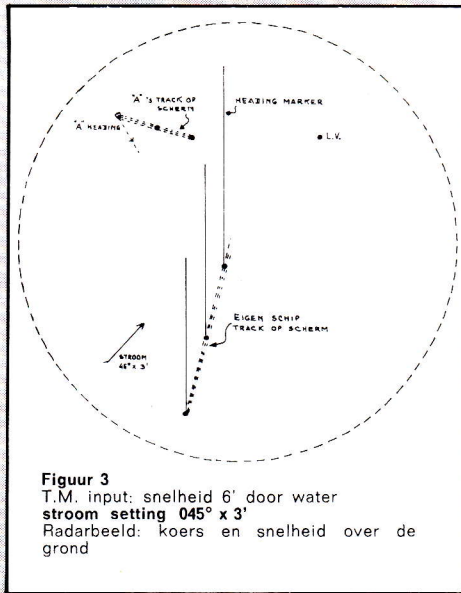
**Algemene conclusie**

Bij het invoeren van snelheden **over de grond** dient men de consequenties hiervan op het radarbeeld goed te overwegen. Fouten in interpretatie kunnen ontstaan vooral als men onder „stress” vaart in drukke vaarwateren waar men langzaam varende targets kan ver-wachten.

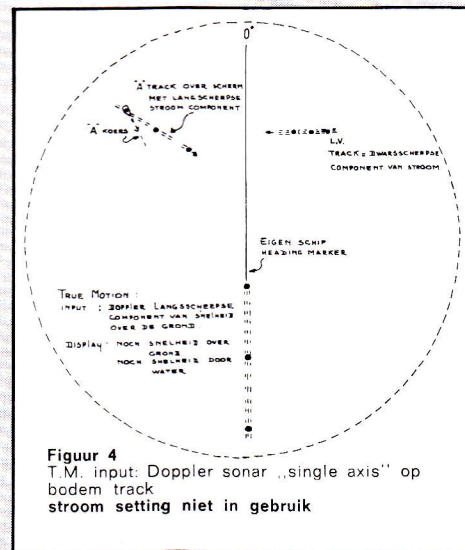
Bij het installeren van de Doppler log wordt deze informatie ook ingevoerd in de radar, voornamelijk voor navigatiedoeleinden. Men heeft echter de volgende keuzemogelijkheden

- a. water track on command
- b. Sallog/Dolog keuzeschakelaar.

Het is van het grootste belang dat men zich bewust is van de consequenties van de ge-maakte keuze.



**Figuur 3**  
T.M. input: snelheid 6' door water  
stroom setting 045° x 3'  
Radarbeeld: koers en snelheid over de grond



**Figuur 4**  
T.M. input: Doppler sonar „single axis” op bodem track  
stroom setting niet in gebruik

matie gevoed wordt in de T.M.-radar dit consequenties heeft voor het verkregen radar-beeld en men zich goed moet realiseren waarmede de radar is gevoed.

In de door nevels bedekte kreen van de Biesbosch is, op een koude decembermorgen, het geplons van kanopeddels het enige geluid dat de stilte verstoort. Tussen de hoge rietkragen is de wind niet zo ijsig koud als even tevoren, toen de brede Amer werd overgestoken. Acht jonge scheepsgezellen, vanwege hun leeftijd nog twee dagen per week leerplichtig, trekken met een vormingsleider en uw verslaggever dwars door de wirwar van watertjes, kreen en kanalen naar een in kaart gebracht doel op de Nieuwe Merwede. De dag tevoren hadden de jongens er reeds een 20 km peddelen op zitten, over de Donge en via allerhand „sluip“-kanalen en vaarten, in de richting van de Amer. Van de acht waren er drie, die aan het eind van die dag nog de energie oprachten om na die natte en koude tocht hun bivak op een stuk open land op te slaan en er de nacht door te brengen. De overige vijf haakten af, werden per auto teruggebracht naar het internaat, maar zijn nu weer present. Onder de drie doorzetters is Michel Hulsman, net 17 jaar oud en nauwelijks twee weken terug van de „Diloma“, op welk schip hij 3½ maand dienstdeed; zijn eerste grote reis.

#### Leerplicht

Twee dagen per week leerplichtig en toch naar zee? „Ja“, zegt de heer Smorenberg van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging. „Het is dankzij het begrip dat er bij het Ministerie van Onderwijs was, dat op verzoek van werkgevers en werknemers een regeling is getroffen waardoor dit mogelijk is. Anders zou geen enkele jongen van 16 jaar meer naar zee kunnen. En dat zijn juist veelal jongens, die óf geen verdere studie ambiëren — althans voor het ogenblik niet — of er niet geschikt voor zijn. Met de volledige leerplicht die er nu is tot en met 15 jaar, gaan sommigen vast naar de „Nederlander“, of de „Pollux“, om aan de leerplicht te voldoen en toch alvast een enigszins gerichte opleiding te krijgen. Anderen geven het na een of twee jaar M.A.V.O., H.A.V.O. of L.T.S. op en willen dan al het zeegat uit, hetzij bij de kleine handelaar of ineens in de grote vaart. Zij willen

de praktijk in. Maar zijn ze 16 jaar, dan eist de wet 2 dagen vorming per week. Een onmogelijkheid voor een zeevarende.

Maar door de soepele houding van het Ministerie kunnen zij door het volgen van een blok cursus toch aan de leerplicht voldoen. Sterker, wanneer dit door de reizen van de schepen zo uitkomt, kan een dergelijke blok cursus, waarbij zij vier weken achtereenvolgend in internaatverband vorming krijgen, nog een jaar worden uitgesteld. Zij zijn dan 17 jaar en voldoen aldus toch aan de leerplicht geldend voor 16-jarigen.”

Natuurlijk is vier weken blok cursus in tijdsduur nog altijd minder dan twee dagen per week naar school terug. Maar die vier weken zijn een veel sterkere vorming dan die twee dagen die de jongeren aan de wal, werkzaam in fabriek, of op kantoor, krijgen.

De heer Smorenberg is voorstander van uitbreiding van het beroepsgerichte gedeelte van de cursus of een eventuele koppeling van de beroepsgerichte opleiding met het vormingswerk.

#### Cursus voor Bevarenen

Geen mens zal in twijfel willen trekken dat het strikt nodig is om degenen die het zilte nat eenmaal geproefd hebben, een kans te geven verder te studeren. En die is er nu ook, namelijk de „Cursus voor Bevarenen“, meer populair wel eens uitgedrukt als de „Koudegrond-opleiding“. Op basis van hun vooropleiding, veelal een of meer jaren middelbaar na de basisschool, kunnen zij door het volgen van deze cursus alsnog hun rang beha-

len en later opklimmen tot de hoogste rangen die er aan boord zijn. Zij weten dan wat varen betekent, hebben hun besluit genomen en willen zich verder bekwamen in het door hen gekozen en in de praktijk reeds ervaren beroep.

Het uitsluiten van deze mogelijkheid zou bijzonder jammer zijn, aldus ook de heer Verhoef van de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart, die wij eveneens om zijn mening vroegen.

„Waarom niet de blok cursus op de Outward Bound School in Ulvenhout uitbreiden tot bijvoorbeeld 10 maanden varen en 2 maanden theorie? En dan er een op de praktijk gerichte opleiding inbouwen? De beginselen van brandbestrijding, hoe te overleven na een scheepsramp en ga zo maar door. Allemaal zaken die ook door de I.L.O., de International Labour Organization, zo sterk worden gepropageerd voor zeevarenden.”

#### Outward Bound School

Een standpunt waarmee ook de heer Zandberg, directeur van de school waar de scheepsgezellen de blok cursus volgen, het eens is. „Sloepenrol, praktische oefeningen, vorming nog meer gericht op het door de jongens gekozen beroep. Nu volstaan we met de jongens de kans te geven zichzelf te leren kennen. Wij laten hen oefeningen doen, onder toezicht van een vormingsleider, waardoor ze ook leren elkaar te helpen. Ze komen er achter waar hun beperkingen liggen, zowel lichamelijk als geestelijk. Maar ook komen ze er achter, juist door de fysieke in-





spanning die ze moeten leveren, dat ze meer kunnen dan ze soms zelf denken. Veel van hetgeen zij gezamenlijk doen, wordt op video-band vastgelegd. Op hun leeftijd komen dan bij de groepsbesprekingen die na de oefeningen worden gehouden, de tongen pas los als zij zelf nog eens op film worden geconfronteerd met hun eigen actie en reactie. Ze zien waarin ze tekort schoten bij hun pogingen met touwen over een vijver te komen; het klimmen dat zij gezamenlijk hebben gedaan, mislukte misschien aanvankelijk doordat zij niet eerst overlegden hoe de top te bereiken. Ze zien hoe zij soms wel zelf een prestatie leverden, maar de zwakkeren onder hen niet de helpende hand reikten."

#### Rustpauze

Na 1½ uur peddelen, waarbij reeds eenmaal een verkeerde kreek werd binnengevaren en de vijf gele, ranke boten rechtsomkeert moesten maken, wordt een rustpauze van enkele minuten ingelast. Een van de jongens begint er de brui aan te geven. Oververmoeid? Onwaarschijnlijk voor zo'n jonge vent. Geen doorzettingsvermogen? Daar helpen de anderen hem wel overheen en dat — wat wilt u — in niet mis te verstane woorden. Het is er kennelijk een die zichzelf onderschat, die na 1½ week cursus nog niet is doordrongen van de noodzaak ook eens jenzelf in te spannen en met de anderen op te trekken.

Gezamenlijk wordt de kaart nog eens doorgenomen. Zitten we nu goed of niet? Een vraag die wordt voorgelegd aan de leider. Doch diens taak is het bij deze praktijkoefening erop te letten, dat alles veilig gebeurt, de stemming goed blijft. De acht jongens zullen het onderling zelf moeten klaren, al attendeert hij wel op reeds gemaakte fouten bij het lezen van de kaart. Maar die watertjes lijken ook zo op elkaar, de oevers schijnen overal dezelfde en er zijn nauwelijks herkenningpunten.

Michel bekijkt de zaak nog eens nauwkeurig.

Ook hij twijfelt in hoeverre we juist zitten. Hij is een van de drie die de nacht in de tent hebben doorgebracht. Nee, het was niet koud als je eenmaal in je slaapzak lag. Ze waren ook zo in slaap gevallen. Geen wonder, want zo'n 20 km peddelen als je het niet gewend bent, ga je wel in je body voelen. Hoe hij het hier op de cursus vindt? Ja, wel goed, je weet nu beter waartoe je in staat bent. Je krijgt meer zelfvertrouwen, ook krijg je lessen in veiligheid, hoe je verder kunt komen door studie. Onderricht in hygiëne, de gevaren van drugs, wat een collectieve arbeidsovereenkomst allemaal behelst, zaken waarvoor de jongens best belangstelling hebben. Of hij ook verder wil leren? Ja, dat wel, hij heeft nu spijt dat hij die paar jaar H.A.V.O. niet heeft afgemaakt. Heeft eerst een jaar op de „Nederlander" gezeten en is toen bij de Shell beland. Maar hij wil nu verder door een schriftelijke H.A.V.O.-opleiding aan boord te gaan volgen. En vervolgens de Cursus voor Bevarenen. Opvallend is, dat er op elke cursus meerdere jongens zijn die tot de conclusie zijn gekomen, dat zij de boot hebben gemist. De Cursus voor Bevarenen biedt voor hen de oplossing en zal dan ook gehandhaafd dienen te blijven, want als de jongelui in de gaten krijgen, dat deze mogelijkheid hun wordt ontnomen, kon de belangstelling van de jongere Nederlandse scheepsgezel wel eens nihil worden.

Inmiddels willen de meeste kanovaarders verder. Er liggen zeker nog drie inspannende uren voor de boeg. Bij het rusten merk je ei-

genlijk pas hoe koud het is. En hoe het door het peddelen in de kano gekomen water in je broekspijpen optrekt.

Na te hebben afgesproken in ieder geval niet te ver uit elkaar te gaan, is al snel het ritme van de peddels weer gevonden. Een verschrikte reiger vliegt op als wij de volgende bocht nemen. Eigenaardig, die bocht staat helemaal niet op de kaart.

#### Deelneming

Met wie wij ook spraken, allen betreurden het dat niet alle Nederlandse rederijen trouw hun jongere gezellen naar de cursus stuurden. Ondanks dat bij verstrekking van een monsterboekje zowel ouders als het gemeentebestuur van de woonplaats op de hoogte worden geste'd van de noodzaak dat de 16-jarigen een vormingscursus volgen, blijkt dat meerdere jongelui verstek laten gaan. Toegegeven moet echter worden, dat een groot aantal jongeren het na enkele maanden varen op de Kleine-Handelsvaart-schepen bekeken hebben en hun ontslag nemen. De K.N.R.V. stelt, in samenwerking met de Scheepvaartinspectie, momenteel een onderzoek in naar de zeer matige bezettingsgraad van de cursussen.

Natuurlijk kan de duur van een dienstperiode wel eens zo zijn, dat een cursus wordt gemist, maar als we daarbij bedenken dat er elk jaar acht cursussen van vier weken worden gehouden, zouden deze vol moeten zitten. En vol betekent minstens 16 jongens per cursus, terwijl er thans meestentijds slechts 8 zijn. Een koppeling van het vormingswerk aan het beroepsgerichte onderwijs zou beshist een positief effect hebben.

Belangrijk is ook wat de jongens zelf van de cursus vinden en wat zij willen. Welnu, als zij bij uitbreiding een meer gerichte opleiding krijgen: graag. En dan een soort afronding van het geheel, zodat zij ook een diploma krijgen. Hun praktijkervaring wordt dan op de cursus verrijkt met theorie, met belichting van achtergronden, terwijl het vormingsdeel hun duidelijk maakt wat zij kunnen presteren en waar hun grenzen liggen.

De Outward Bound School blijkt overigens



lees verder volgende pagina

**TERUG  
NAAR  
SCHOOL**

niet alleen te worden gebruikt voor deze cursus. Gelegen in een groot park, biedt het grote herenhuis niet alleen accommodatie maar ook de sfeer voor diverse soorten opleiding. Er komen groepen jongeren van Hoogovens, Wilton-Fijenoord, Albert Heijn, om maar een paar bedrijven te noemen. Maar anderen zenden ook leidinggevende personeelsleden naar Ulvenhout voor training.

#### De laatste loodjes

Onbewust van alle problemen die er om een dergelijke blok cursus bestaan, trekt de groep scheepsgezellen verder door de stille wateren van de Biesbosch. Twee waterhoentjes vliegen verschrikt op als we weer een andere kreek binnen varen terwijl een paar zwanen verontwaardigd het groepje nakijken. Er is nu wel enige verwarring waar we in hemelsnaam terecht zijn gekomen. Ook de vermoeidheid begint bij een deel van de jongens te spreken, al zijn de kwinkslagen nog steeds niet van de lucht. Wat wil je ook: 16, 17 en 18-jarigen, onder elkaar. Toch wordt besloten op een stukje land dat er redelijk droog uitziet, even de benen te strekken, nogmaals de kaart te bestuderen, terwijl enige energiekingen van die gelegenheid gebruik maken om de boot van binnengepeddeld water te ontdoen. Een maatregel die de overigen beter ook hadden kunnen doen, want even later bereiken we een breed water, dat aanvankelijk als de Nieuwe Merwede wordt aangezien, maar wederom de Amer blijkt te zijn. En daar staat een straffe wind, er is een flinke golfslag van passerende schepen, met als resultaat nog wat meer water in de kano. Dege-

### TERUG NAAR SCHOOL vervolg van vorige pagina



nen bij wie het peil reeds enige centimeters was, krijgen nu problemen. Ook hun stoeltjes dreigen onder water te komen, hetgeen — ondanks het oliegoed — een minder prettige gewaarwording is. Bovendien blijken er nog eens 3 kilometer te moeten worden gepeddeld alvorens een plek is bereikt waar zowel naar de school kan worden gebeld als de boten aan de kant kunnen worden getrokken. Na een half uur is het met een zucht van verlichting, met stijve benen en enkelen met een doordrenkt zitvlak dat de kant op wordt geklauterd, de boten aan land getrokken en de beschutting van een gelagkamer wordt gezocht. De koffie aldaar brengt nauwelijks verlichting. Dat komt pas bij de warme douche in het internaat, waar later de tocht — met alle fouten — nogmaals wordt doorgenomen. Alle leed lijkt dan weer vergeten. Met humor doorspekt worden weer voorbereidingen getroffen voor de volgende tocht, 5 dagen in de Ardennen: bergklimmen en peddelen met Canadese kano's in wilde rivieren. De jongens zijn weer „outward bound“.

In hoeverre zijn **Theorie en Praktijk** op elkaar afgestemd



# OPLEIDING

Een vraag waar al heel wat jaren vele deskundigen zich mee bezig houden. Bij stukjes en beetjes wordt het antwoord gevonden. De vraag is echter wat wordt met dat antwoord gedaan? En als er wijzigingen in het onderwijsstelsel worden doorgevoerd — denk maar aan de mammoetwet — dan nog kan het gebeuren dat, zodra zich nieuwe ontwikkelingen voordoen, nieuwe gezichtspunten naar voren komen, men zich afvraagt of het niet nodig is de gehele situatie nogmaals te herzien.

Als wij ons tot de opleiding voor de zeevaart beperken, dan lezen — en horen — wij, dat ook daar nieuwe „structuren“, nieuwe ideeën opgeld doen. Maar bij al deze veranderingen dient één zaak voorop te blijven staan: is datgene wat op school — welke benaming die ook heeft of nog mag krijgen — wordt geleerd wel afgestemd op wat in de praktijk wordt vereist? En eerlijkheid gebiedt ons te zeggen, dat daaraan nog wel eens wat schort.

#### NMI

In het verleden hebben wij enkele malen een artikel gewijd aan het Nederlands Maritiem Instituut (NMI), dat in 1973 werd opgericht na intensief overleg tussen de overheid, de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland en de gezamenlijke werknemersorganisaties in de zeevaart. Een bundeling van krachten dus om te komen tot één coördinatiecentrum met betrekking tot wetenschappelijk onderzoek op maritiem-economisch, -technisch, -sociaal en -onderwijskundig terrein; en bovendien als maritiem informatie- en documentatiecentrum. Een van de afdelingen van dit instituut is het Maritiem Sociaal Research Centrum (MSRC). De projecten waarmee dit centrum is en wordt belast, worden begeleid door een permanente commissie, eveneens weer bestaande uit vertegenwoordigers van de bij het project betrokken ministerie(s), de werknemersfederatie en de redersvereniging. Dus steeds weer bundeling van krachten uit alle maritieme sferen om toch voor alles zeker te stellen, dat de resultaten van een projectonderzoek voor alle betrokkenen aanvaardbaar zijn; met andere woorden, dat met de resultaten ook iets wordt gedaan.

Wij vermelden hier met opzet hoe de organisatie van het NMI en het MSRC is, omdat anders het gevaar niet denkbeeldig is dat de zeevarende, wanneer wederom om zijn medewerking wordt gevraagd bij een onderzoek, wel eens geneigd zou kunnen zijn huiverig te worden. Te veel is in het verleden op zijn medewerking een beroep gedaan door individuele onderzoekers of door anderen zonder voldoende steun van alle bij het maritiem gebeuren betrokken instanties. Achteraf bleek dan dat óf de reders óf de werknemersorganisaties óf de autoriteiten de resultaten niet

zonder meer accepteerden. Dit nu is uitgesloten bij het onderzoek dat thans wordt verricht door het MSRC en dat gericht is op een afstemming tussen de beroepsopleiding van officieren (stuurlieden en scheepswerktuigkundigen) en de beroepsuitoefening. De Hogere Zeevaartscholen in Nederland waren de eerste die met dit onderzoek te maken kregen, namelijk in maart 1975. In nauwe samenwerking met de vakleraren is een inventaris gemaakt van al hetgeen op deze scholen wordt onderwezen om de latere officier als het ware het gereedschap mee te geven om zijn werk aan boord te kunnen verrichten en de achtergronden ervan te begrijpen.

#### Leiding

In tegenstelling tot hetgeen bij sommige onderzoeken wordt gedaan, waarbij de contacten plaats vinden over de hoofden heen van de direct-betrokkenen, wordt voor dit onderzoek juist primair een beroep gedaan op de vakleraren zelf en op de officieren aan boord. Degenen dus die — om nog even op de beeldspraak terug te komen — het gereedschap uitreiken en het gereedschap gebruiken. Als wij met drs. J. Swaneveld hierover praten, blijkt dat dit door hem ook is gedaan bij zijn in 1973 verricht voor-onderzoek. De heer Swaneveld, die tien jaar lang als koopvaardij-officier heeft gevaren bij verschillende rederijen, heeft — na het behalen van een wis- en natuurkunde-akte en de daaropvolgende studie in onderwijskunde aan de Universiteit van Nijmegen — namelijk voor zijn doctoraal-examen in 1974 een scriptie gemaakt over de afstemming tussen opleiding en functie-uitoefening. En in het kader daarvan verrichtte hij bedoeld voor-onderzoek, dat zich evenwel beperkte tot stuurlieden GHV. Overigens geen wonder dat het MSRC, na het besluit om tot het huidige onderzoek over te gaan, juist op hem een beroep deed om de leiding ervan op zich te nemen. Immers, een koopvaardij-officier die alle rangen

# EN BEROEP

van stuurman heeft doorlopen en daarna is afgestudeerd in juist die materie waarop het onderzoek is gericht, „afstemming tussen theorie en praktijk”, is een ideale combinatie. Op onze vraag of wij met dit onderzoek niet sterk vooroplopen vergeleken met andere maritieme landen, antwoordt hij:

„Met dit onderzoek zeer zeker, al beginnen ook andere landen zich voor dit actuele onderwerp te interesseren; één van de projecten van het groots opgezette Engelse „Sealife” bemanningsonderzoek heeft b.v. als titel: „Tasks and Skills”, en als doel: „This is to extend and update where necessary our knowledge of what seafaring work is really about these days as a result of the big changes that have taken place in ship design, equipment and control systems and the more intensive utilisation of ships”. In het algemeen lopen wij echter, internationaal gezien, wat betreft bemanningsonderzoeken (nog) niet direkt voorop; nu behoeft dit natuurlijk niet onmiddellijk een nadeel te zijn; wij kunnen van andere onderzoeken ontzettend veel leren, al is het geen ideale strategie. Wat me bij al deze onderzoeken dwars zit, is dat ze zo incidenteel gebeuren en meestal binnen de landsgrenzen blijven, terwijl toch de inhoud van het zeevarend beroep niet gebonden is aan grenzen of een bepaalde nationaliteit. Op dat punt zou ik dan ook willen pleiten voor een meer internationale aanpak en samenwerking met een duidelijk onderzoeksbeleid, zodat de resultaten een breder toepassingsveld krijgen, en er een grotere waarborg is voor continuïteit; de IMCO-organisatie zou daarbij als voorbeeld kunnen dienen. Uiteindelijk groeien wij toch naar een harmonisering in de EEG, zeker op onderwijsgedebied, waarbij b.v. de gelijkstelling van de zeevaarddiploma's in dit verband een „heet hangijzer” is; het huidige onderzoek zou hiertoe een eerste aanzet kunnen zijn.”

## Elders

Al dieper ingaand op de elders verrichte onderzoeken blijkt, dat de aldaar opgedane ervaringen ook een vingerwijzing voor het MSRC-onderzoek betekenen. Het Flensburg-project heeft kwantitatief veel opgeleverd, maar beantwoordt kwalitatief niet geheel aan de verwachtingen.

In Engeland echter blijkt in bepaalde gevallen de afstemming tussen theorie en praktijk al meer in overeenstemming met elkaar te worden gebracht, en dit vooruitlopend op de resultaten van het „Sealife” project. Zo wordt b.v. van iedere vakleraar van de „School of Maritime Studies” te Plymouth (Dir. Dr. Morrey) geëist, dat hij minstens tweemaal per jaar een zeereis meemaakt.

„Geen snoepreis, vergeet dat maar”, verzekert de heer Swaneveld ons, „maar een studiereis op speciaal daarvoor uitgezochte schepen, in een speciaal uitgezochte vaart. En de opgedane ervaring wordt als het ware vertaald in het studiepakket voor de school.” Omdat de inhoud van dergelijke studiepakketten belangrijk vergelijkingsmateriaal kan opleveren voor de Nederlandse situatie, is voor het huidige onderzoek de medewerking gevraagd (en toegezegd) van vakleraren van een zeevaartschool in Engeland (School of Maritime Studies — Plymouth), in W.-Duitsland (Hochschule für Nautik — Bremen) en in Zweden (Sjöbefälsskolan — Gotenburg); deze leraren zullen een beoordeling geven over de leerstof-inhoud van de Nederlandse opleiding die voor dit doel vertaald is in het Engels.

## Overheid

Alhoewel Nederland dus wel degelijk achter is met de afstemming tussen opleiding en beroepsuitoefening, wordt thans allerwegen door overheidsinstanties medegewerkt om deze achterstand weg te werken. „Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is zich ervan bewust, dat in het verleden te weinig aan afstemming tussen theorie en praktijk is gedaan. Ook de examencommissies — en met name de examinatoren zelf — staan zeer positief tegenover het onderzoek, en nemen zelf deel door een beoordeling te geven over de leerstof-inhoud van het huidige opleidingsprogramma. Terecht, want heeft de afstemming eenmaal plaatsgevonden, dan zullen zij het zijn die de kandidaten aan de tand moeten voelen over het dan eventueel gewijzigde pakket. De nogal bittere opmerking, dat men sommige exameneisen na het behalen van het diploma verder kan vergeten, behoort dan definitief tot het verleden.”

## Medewerking

De inventarisatie van de leervakken is dus thans gereed. Intussen zijn ook de lijsten samengesteld, waarin de leerstof-inhoud van de beroepsgerichte vakken van zowel stuurlieden als werktuigkundigen in activiteiten (doelstellingen van de opleiding) zijn beschreven.

Bijzonder gedetailleerd wordt daarbij ingegaan op de inhoud van de verschillende vakken, waarbij steeds de vraag weer geldt: „In hoeverre is de desbetreffende activiteit **toepasbaar, belangrijk** en van het juiste **kennisseniveau**, uitgaande van de werkzaamheden aan boord”.

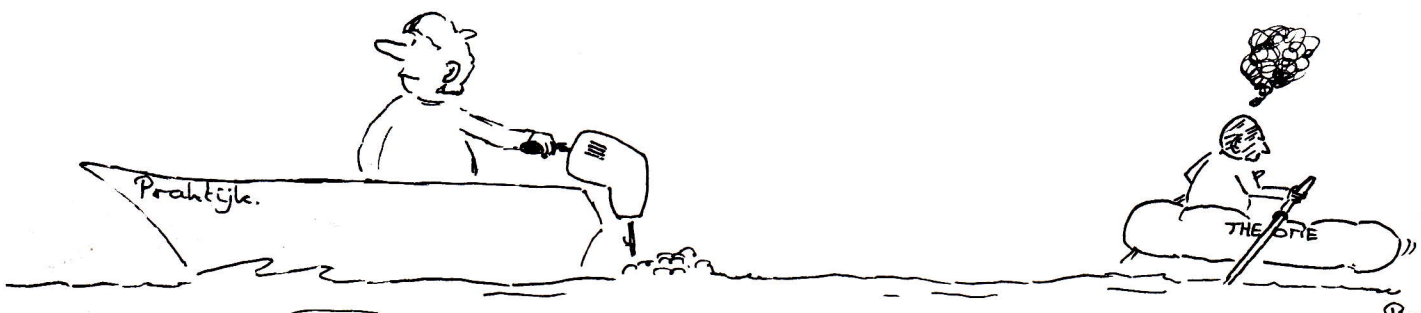
Het ligt in de bedoeling om officieren van 28 nauwkeurig geselecteerde GHV-chepen (selectie naar o.a. type, inrichting MK en grootte, niet ouder dan 8 jaar) te vragen om hun medewerking. In de eerste plaats met het verzoek het boekwerkje met vragen te bestuderen en, na zorgvuldige afweging van het daarin gestelde deze vragen te beantwoorden. Niet met lange zinnen maar met een cijferwaardering, met een aanduiding in hoeverre het op school verworvene direkt toepasbaar bleek of — om een ander uiterste te noemen — alleen maar van nut is gebleken als algemene beroepskennis.

Voor iedere rang afzonderlijk is aldus een boekwerkje samengesteld. Daarbij is ook ruimte beschikbaar waarop men wensen ten aanzien van noodzakelijk te behandelen leerstof kenbaar kan maken.

Daarnaast zal een aantal officieren worden gevraagd om door het bijhouden van een bescheiden dagboek een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving te geven van de werkzaamheden in hun functie. Op die wijze kunnen de activiteiten die aan boord worden verricht, worden geïnventariseerd en vergeleken met de gegevens van de lijsten. Aldus kan een volledige afstemming worden bereikt tussen theorie en praktijk.

Ook de nautisch/technische inspecteurs van de tien rederijen die hun medewerking hebben toegezegd, krijgen hun „huiswerk”, om de afstemming zo goed mogelijk te doen verlopen. Maar voor alles geldt, dat de 280 officieren die thans worden benaderd, ook hun inbreng leveren. Want zij zijn degenen die vanuit hun praktijkervaring kunnen wijzen op de leemten die er zijn tussen theorie en praktijk.

Aangezien ook onze maatschappij bijzonder veel waarde hecht aan dit onderzoek, dat volkomen past in het „Project met lange adem”, zullen ook van vier onzer schepen de officieren worden gevraagd de lijsten of het dagboek in te vullen. Alhoewel het zeker tot medio 1977 zal duren, alvorens de resultaten volledig verwerkt en bekend zijn, zal getracht worden om reeds in een eerder stadium in dit maandblad verdere mededelingen te doen omtrent dit unieke onderzoek.



# Zeiltankers

Het was al een oude man die het café binnenkwam. Aan zijn slingerende gang en zijn nog bruin, maar verveerd gelaat kon je merken, wist je, dat je met een oud-vaarersgezel te doen had. Een zeilpet stond op zijn markante kop als een schip met zware slagzij en in zijn ogen zag je nog de verre horizonten die hij bevaren had.

Hij klom op een kruk in de buurt van een stel jongelui, waar het predikaat Zeevaartschool dik op lag. Trouwens, hun verhalen, met de ervaring van een dagje strand, duiden er ook al op.

Hij bestelde een pilsje met een stem rauw geworden door de zware shag en teveel ouwe klare. Glimlachend luisterde hij een tijdje naar de sterke verhalen en in zijn ogen kwam zoets als weemoed.

„Zo zeuntjes”, klom zijn stem plots, „gaan jullie binnenkort een reisje maken?” Geschrokken draaiden zij zich om, want in het vuur van hun gesprek hadden ze hem niet binnen zien komen. „Ja mijnheer, over een paar maandjes is het zover”.

„Ben benieuwd of het jullie zal bevallen, hoewel, de tegenwoordige zeeman wordt aardig in de watten gelegd. Nee dan in mijn tijd, dat was nog eens varen. Houten schepen en ijzeren kerels . . .”

Ja ja, dachten onze toekomstige zeelui, want dat wijsje hadden ze al meer gehoord.

„Nou”, ging de oude zeerob verder, „dat waren nog eens tijden jongens; als ik alleen al aan die zeiltankers denk.”

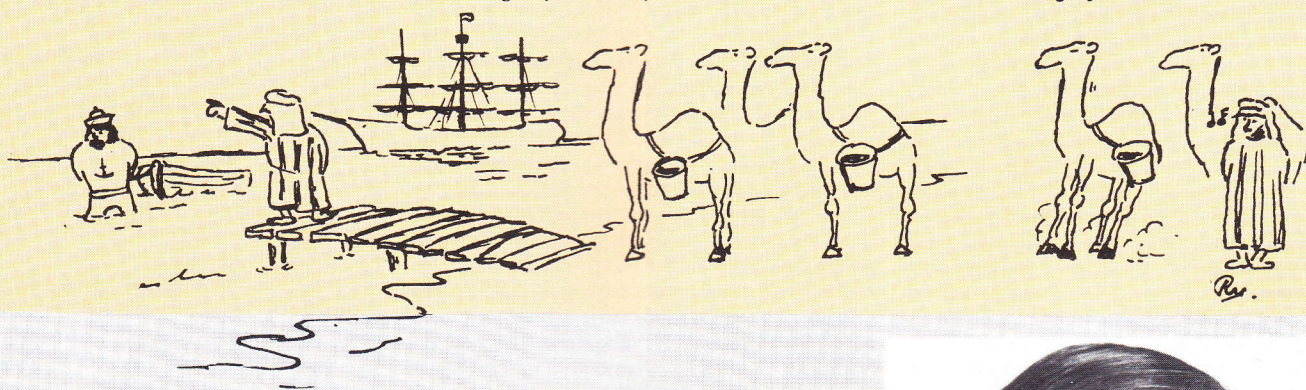
Zeiltankers? Het ongeloof stond op hun gezichten te lezen.

„Ja, verdorie, zeiltankers! Mooie scheepjes waren dat, met twee masten en vier cross-overs. Twee pompen hadden we, die werkten op ellebogenstoom. Zwaar werk was dat. En dan zomers in de P.G., soms geen zuchie wind. Dagen ploeterde je in die braadoven.

En dan de havens, wat voor havens! Lange wrakke houten steigers. De Arabieren stonden 'al op je te wachten. Met hun kamelen, karavananen van wel kilometers lang. En aan elke bult hingen twee emmertjes. Weken duurde het voor je vol was. En dan weer terug rond de Kaap naar huis! Met dat hete weer liep het teer uit de tieren. Dan moesten we dat opnieuw breeuwen, want zo liep de lading eruit. Hiervoor hadden we twee wingtanks slack, zodat we die schuit scheef konden gooien. Sommige ouwes gooiden de schuit zo scheef, dat je wel op de huid kon lopen. En na maanden lag je weer in Rotterdam. Werd er een slangetje aan gekoppeld en stond je aan de pompen, wel uren lang. Ja, dat waren nog eens tijden.”

Hij dronk zijn glas leeg, stond op en verliet het café. Verbijsterd bleven de „zeuntjes” achter.

„Zou dat nu allemaal echt waar zijn?” klonk er plots een benepen stemmetje. „Ach, je weet nooit”, sprak een ander, „In de olie is alles mogelijk.” Pijé



## Met pensioen

Op 2 januari 1946 trad kapitein Glansbeek bij onze maatschappij in dienst, vertrok dezelfde dag naar Engeland en van daaruit naar Singapore om aldaar op 7 maart van dat jaar als waarnemend 3e stuurman op de „Aldegonda” te worden tewerkgesteld. Tot ver in de vijftiger jaren vormden met name de Oosterse wateren zijn vaargebied en namen als Murena, Adinda en Saidja zullen hem uit die tijd nog wel bekend voorkomen. Vervolgens verplaatste zijn werkterrein zich meer naar het Westen en op 21 mei 1962 werd te Amsterdam het commando over de „Kylix” aan hem toevertrouwd. Sindsdien heeft hij vele klassen schepen onder zijn bevelen gehad en daarmee vrijwel alle wereldzeeën bevaren.

Na de „Metula”, „Niso”, „Daphne”, „Viana”, „Capisteria” en „Macoma” was de „Kopionella” zijn laatste schip, waarvan hij op 6 oktober jl. te Miri voor verlof werd afgelost.

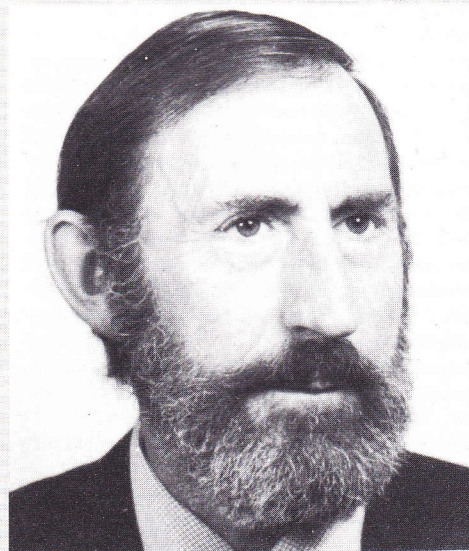
Ruim 1½ jaar na kapitein Glansbeek — om precies te zijn op 14 juli 1947 — ging kapitein Pals een arbeidsovereenkomst met onze maatschappij aan en na met de nachtboot te zijn overgestoken werd hij op 24 juli daaraanvolgend te Southampton als stuurmansleerling op de „Macuba” tewerkgesteld.

Eind '49/begin '50 heeft hij gedurende een aantal maanden samen met kapitein Glansbeek nog op de „Sunetta” gevaren; de beide heren waren toen respectievelijk 3e en 2e stuurman.

Ook voor kapitein Pals diende die eerste jaren de Oost als werkterrein, om vervolgens gedurende langere tijd perioden aldaar af te wisselen met tewerkstellingen bij de C.S.M. en de daarmee verband houdende dienst in de Caraïbische wateren.

Zijn eerste commando was de „Kryptos” op 13 mei 1967 te Bukom, daarna gevolgd door nog vele andere schepen waarvan wij noemen de „Crania”, „Atys”, „Zaria” en „Philidora”. De rij werd gesloten met de „Korovina”, welk schip door hem op 1 november van het afgelopen jaar te Taiwan aan de slopers werd overgedragen.

Nu met ingang van 1 februari jl. aan beide heren pensioen is toegekend, wensen wij hun, mede namens vrienden en collega's aan boord en aan de wal, nog vele jaren in goede gezondheid toe.



# Schoon\_schip

## Goed begin

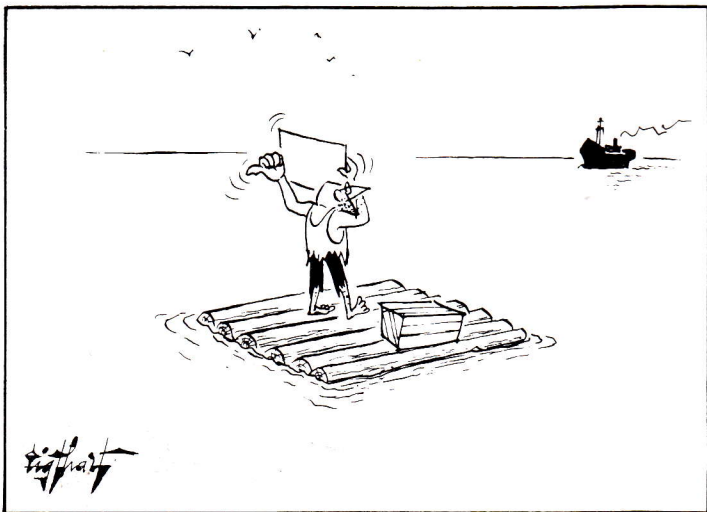
Op de „Macoma” is Oudejaarsavond 1975 niet ongemerkt voorbijgegaan. Goed te horen is, dat daarbij ook de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Reddingsmaatschappij niet is vergeten. Want die oudejaarsviering, nota bene in de Zuid-Chinese Zee, betekende voor deze instelling een goed begin van 1976. De opvarenden van de „Macoma” brachten namelijk het lieve sommetje van f 510,— bijeen, dat inmiddels aan de KNZHRM is overgemaakt.

## Ontvangen

Brief uit Engeland, geadresseerd aan: Mr. m.z. Acmaea, Shell Tankers B.V. Bouwjaar 1959. Draagvermogen 18892 ton Holland.

# OVST-NIEUWS

Rond de kerstdagen werden de traditionele „altijd-prijs” kaartavonden gehouden. Dank zij de medewerking van een collega van „Verkoop” werd op 18 december de bridge flag-drive georganiseerd. Het aantal aanmeldingen was teleurstellend, maar — mede door de uiterst actieve spelleider — werd het toch een gezellige avond. De hoofdprijzen gingen naar de teams van de heer Spetter/ heer en mevrouw De Lima, de heer en mevrouw Den Ouden/ mevrouw Draisma en de heer en mevrouw Van Dorst/mevrouw Flipse. De volgende dag konden de klaverjassers punten verzamelen voor de vele prijzen, die hiervoor ter beschikking waren. Er was een record aantal deelnemers van 68. De hoofdprijzen werden gewonnen door de heer en mevrouw Gouweloos, de heren Heiligers/Van Dijk en de heren Van der Schee/Visser. Op deze avond werd tevens de winnaar van de klaverjas-competitie bekend; de wisselbeker kwam in handen van mevrouw Van Reeuwijk. Bijzonderheid is nog, dat de heer Heiligers eind november was aangemeld en op 19 december, 's middags om 5 uur, met de Dosina in Europoort aankwam. De volgende dag diende hij weer aan boord te zijn. Staaltje van planning!



## Potjes

Twee potjes die, zo op het oog, niets bijzonders voorstellen. Het linker is gevuld met bruinachtig water waarop een enigszins donkere laag. Het rechterpotje bevat donkerbruine vloeistof, tegen zwart aan. Toch worden deze potjes vanwege hun inhoud met een zekere voldoening op kantoor bewaard. Zij bevatten namelijk respectievelijk putwater dat de „Zaria” aanvankelijk uit het Aukveld trok en een monster van de eerste olie die daarna in de ladingtank stroomde.

## Beet

Ladende op een van de bekende SBM's in de Zuid-Chinese Zee werd het aftoepoog van de stuurman getroffen door een solitaire, ietwat illegale vislijn aan het stuurboord-manifold. Daar moest natuurlijk iets aan gedaan worden. Snel ten oude shackle aan het lijntje gebonden, daarbij aandachtig gadegeslagen door de CPO, die erbij was komen staan. „Whatfor you fix Sir?” „To fool somebody, CPO. Very funny, don't you think so?” „I see, Sir, yes, very funny, ha-haha.” Het klonk niet erg overtuigend vond de stuurman, maar afijn, zeker zijn dag niet. En dan: „To whom belongs this line, CPO?” „To me, Sir.”

## Bibliotheek

Van de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart, U weet wel, de bib die voor de boekenkisten aan boord zorgt, ontvangen wij bericht dat in de laatste maanden van vorig jaar wederom een aantal vrijwillige bijdragen zijn ontvangen van enkele onzer schepen, namelijk van de Diloma, Dione, Fulgur (2x) en de Kalydon. Bijzonder erkentelijk is men hiervoor, aangezien op deze wijze wederom nieuwe lectuur kan worden aangeschaft voor de kisten. Men vestigt er verder onze aandacht op, dat sedert 1 januari een kleine verandering is gekomen bij het lenen van kisten, in zoverre dat bij ruiling in Rotterdam, bij de scheepshandelaren of de depots in Nederland en in het buitenland voor iedere kist een bonnetje moet worden afgetekend. Achter op het bonnetje staat een stempel, waarin onder andere vermeld: „verloren gegaan eigendom van de bibliotheek zal bij de bruiklener in rekening worden gebracht, zulks volgens de artikelen in het burgerlijk wetboek.”

Op zichzelf een vrij logische zaak, want wat je leent moet je retourneren, bij voorkeur in behoorlijke staat. En helaas schort het daar nog wel eens aan, al haasten wij ons eraan toe te voegen, dat onze schepen een goede naam hebben bij de bibliotheek en dat onze bijdragen er wel degeijk uitspringen in gunstige zin. Het is natuurlijk wel zaak om, wanneer kisten met andere schepen worden geruild, dus zonder tussenkomst van de bibliotheek, hiervan even een berichtje aan deze stichting te zenden, p/a Schiedamsedijk 57a-58a in Rotterdam. Gebeurt dit niet, dan loopt men de kans dat een rekening wordt gezonden voor een „zoekgeraakte” kist. In elke kist wordt voortaan ook een boekje gedaan, waarin wordt uiteengezet hoe de bibliotheek werkt en hoe en waar men kisten kan ruilen. Daarbij ook een stukje in onder andere de Spaanse taal, zodat onze Spaanse scheepsgezellen, voor wie veelal ook boeken worden bijgesloten, tevens van de inhoud kennis kunnen nemen. Tussen haakjes, als men een kist retourneert, wordt uiteraard een retourbonnetje afgegeven. Op zichzelf jammer, dat bonnetjesgedoe, maar de ervaring heeft geleerd, dat nog te veel boeken verdwijnen.

# Vlootpersonalia

In de periode 16 december 1975 t.m. 15 januari 1976

## Gehuwd:

22.12.75: R. J. M. van Keken, 4e stm., met mw. L. Metz;  
 23.12.75: J. R. Kroos, 5e wtk., met mw. J. Vos;  
 29.12.75: M. F. D. Becc, 1e stm., met mw. E. Sterel;  
 30.12.75: J. C. Boogaarts, II. wtk. met mw. A. Vos;  
 9.1.76: B. E. Broekhuysen, 5e wtk., met mw. K. Hagedoorn.  
 14.1.76: Hendrik Björn Carl, zoon van M. A. F. Wanders, 2e stm., en mw. J. M. C. Wanders-Holtzer.

## Geboren:

16.12.75: Nicole Denise, dochter van H. L. Hendrison, 4e wtk., en mw. E. Hendrison-Ensberg;  
 17.12.75: Marc Jeroen, zoon van W. J. M. Peeters, 3e wtk., en mw. T. P. Peeters-Kooy;  
 21.12.75: Henk Jan, zoon van J. W. H. B. ter Braak, 4e stm., en mw. A. G. ter Braak-Everts;  
 27.12.75: Ronald, zoon van A. G. J. de Wit, 2e stm., en mw. M. J. de Wit-Westerman;  
 3.1.76: Suzanne, dochter van J. A. de Bakker, 5e wtk., en mw. H. M. de Bakker-Hollink;  
 6.1.76: Sandra, dochter van G. Dekker, 4e wtk., en mw. A. J. Dekker-Staal;  
 11.1.76: Johan Bote, zoon van J. Zwart, 2e stm., en mw. E. D. Zwart-Pandi;  
 14.1.76: Hendrik Björn Carl, zoon van M. A. F. Wanders, 2e stm., en mw. J. M. C. Wanders-Holtzer.

## Aflossingen:

gezagv.: J. Priest, M. G. C. Geerarts, J. C. de Groot, J. W. Bakker, P. M. de Graaf, B. de Boer, P. Snel, H. K. Paauw, P. B. Hibma, P. C. Hoek, H. Barth, P. Cammel; 1e stl.: J. Broekmeyer, W. A. Mostert, A. T. van Es, W. Kalkman, F. Kuyt, G. A. M. Dorren, R. van Westendorp, A. Vlaar, J. W. Nieuwerf, R. Hendriks, R. P. Jager, C. P. Donken, J. Drog, M. A. Messelaar, J. A. van Kesteren; J. Priester; 2e stl.: F. T. J. van Manen, A. G. J. de Wit, F. Makkee, A. J. Verheul, J. M. E. Korteweg, F. J. Ruts, J. Korving, M. Buth, L. Bart, G. Besier, R. J. J. F. Zeegers; 3e stl.: J. F. Breys, B. Crum, P. C. J. Dikkentman, J. Jongeneel, B. van Gulpen, P. N. van Duyn, G. J. Koek, L. A. C. M. van der Bruggen, A. M. Borgart, T. Krook, A. S. Baarda, D. van der Heul; R. J. E. van Haarst; 4e stl.: J. Kistemaker, A. H. Zuidema, S. I. van der Zee; radio-off.: L. P. de Regt, P. W. Veygen, C. van der Hoek, J. M. J. M. van der Vorst, J. A. Griffioen, J. A. Stevens, P. P. Verburg, H. T. Wigmans, B. Klappe; hfd.wtk.: H. H. Apfel, F. in 't Veld, J. de Jong, S. Neeleman, L. J. van Onselen; J. L. van der Rijst, F. van Dalen, C. C. Bartels, J. van Bon, L. C. Spoon, A. de Boer, C. G. Pusch, J. D. Donken, J. W. van Wegen, R. N. Groen, J. B. J. Jonker, H. Buiten; 2e wtk.: M. J. Parent, P. F. Buil,

C. G. Wolsink, W. D. Hoogland, D. Westdorp, F. J. Doorneveld, B. Oudkerk, J. A. de Groot, J. C. Ganzinga, T. Scholte, E. de Jong, J. M. van de Wal, A. Sloot, J. B. H. de Glopper, R. J. Bosman, A. Houwaard; 3e wtk.: A. P. van der Schagt, F. Blok, M. J. Viergever, R. C. Duyts, K. M. van Harpen, P. A. van Splunter, C. N. A. Vreke, J. J. van Vondel, N. P. Dekker, F. H. de Jong, J. J. Schuddeemat, J. P. Hendrikse, H. C. den Ouden; 4e wtk.: W. van der Plas, M. J. Kleyn, R. J. Flokstra, J. L. B. de Bruin, C. P. den Heyer, J. J. Ceelen, J. Water, J. C. van Beinum, J. H. Jansen, C. R. van Santen, L. B. Veerman, P. Naaktgeboren, C. J. J. de Vos, J. J. de Groot, C. J. Jongkind; 5e wtk.: J. R. Spoelstra, J. Polak, J. Gijsbertsen, S. J. F. 't Hooft, P. C. Telle, P. A. G. van der Meer, A. B. Blomberg, J. Verwijs, J. J. Timmermans, C. J. J. van den Kerkhof, T. van Luttkhuizen, B. van den Ban, J. W. Jongkind, C. van Kampen, W. L. Verhage, L. J. Blokland, P. H. Diemers, A. J. Bruining, L. Busé; F. C. M. Waals, C. Vreugdenhil; 4e stm. d.d. 5e wtk.: D. Lodewijk; 1e.wtk.: J. H. Wiebosch, L. A. T. Kersten, A. van den Akker, R. Floor; sch.voorman: B. R. Pronk, C. Voorspuy, R. P. L. Verhoeve, A. de Kuyper; sch.vakman I: J. Lubberts, J. P. M. Kanters, R. W. van Rooyen, F. W. Bosson, P. v. d. Toorn, E. K. Smit; sch.vakman II: R. K. P. M. Niec, D. Kipperman, A. v. d. Windt, J. P. de Landes; sch.gezel a/w: J. B. Kastelij, J. Booy, A. Bravenboer, R. E. Hubbard, J. Bonte, J. A. Klarholz, F. P. Uithof, G. H. de Visser, F. F. Beekhuis, E. M. Krakowczyk, J. N. H. Steeman, E. P. Kesauly, J. H. L. Nahapiet, M. v. d. Zwaag, R. T. Schüller; aank. sch.gezel a/w: J. W. P. Grommen, W. M. H. Hollanders, P. P. Flecken, J. W. v. Rooyen, L. V. Heistone, L. H. A. T. v. Dijk, S. Boelens, L. P. M. Hendriks, P. J. M. Coenen, A. G. v. Vlijmen; J. Hendriks; hoofd voeding: E. Kost, A. P. Maat; sch.kok: T. T. Bouma; aank. kok: R. A. de Lange, C. A. Breederland; bediende: A. M. M. Wintjens, A. Vrolijk, H. de Ruig, E. M. Embregts, H. A. Gard; bediende (a/d): P. Koks, R. E. v. Wijk, J. W. Barnhoorn; jongen a/w: F. L. E. Vlaming, M. J. de Wijk.

**Tewerkstellingen en overplaatsingen:**  
**m.s. Abida:** 1e stm. G. L. A. Martens, hfd.wtk. P. M. F. van den Berg, 2e wtk. J. J. Timmers, 3e wtk. J. P. van der Gaag, 4e wtk. J. L. F. Vermeulen, 5e wtk. E. Dubbeldeman, 5e wtk. H. W. J. Schoonbergen;  
**m.s. Acila:** gezagv. G. F. de Boer, hfd.wtk. J. B. Biondina, 5e wtk. M. J. de Kroon, 5e wtk. J. J. E. van Veghel;  
**m.s. Acmaea:** 1e stm. J. de Jager jr., 4e stm.

## Vlootcirculaires

In de periode van 16 december 1975 tot en met 15 januari 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1123	16.12.75	Luchtposttarieven per 21.1.76 Correctie (PCOR)
1124	18.12.75	Berichten procedure gedurende feestdagen (PCOR)
1125	19.12.75	Cholera infected area Singapore (PCOR)
1126	19.12.75	Kerstwens directeur (PCOR)
1127	19.12.75	Nautical almanacs/Admiralty time tables (PCOR)
1128	19.12.75	Passage Singapore Strait (PCOR)
1129	24.12.75	Vlootinformatiebulletin No. 70
1130	22.12.75	Machinerapporten form. No. 192 (PCOR)
1131	23.12.75	Port Performance - Kosten per dag
1132	31.12.75	Aanstellingen officieren per 1.1.76 (PCOR)
1133	2. 1.76	Koersen (PCOR)
1134	5. 1.76	Blue Chart Index (PCOR)
1135	7. 1.76	Flashing lights (PCOR)
1136	12. 1.76	Ontvangst faciliteiten voor slops
1137	12. 1.76	Wet op de arbeids- en rusttijden in de zeescheepvaart
1138	12. 1.76	Vaste vergoeding Barbeheur Chinese Chief Steward

J. H. Oort, II.stm. R. van der Bos, 4e wtk. J. van der Werke;  
**m.s. Acteon:** 2e stm. R. A. de Boer, hfd.wtk. C. H. J. van Dijk;  
**s.s. Arca:** wnd. 1e stm. W. Beekman, 2e wtk. C. G. van der Zwet, 5e wtk. G. R. Spijkerman;  
**s.s. Atys:** 2e wtk. W. Vroling, wnd. 3e wtk. R. A. de Lijster, radio-off. T. de Vries;  
**s.s. Capiluna:** gezagv. B. C. den Exter van den Brink; sch.vakman I J. M. Kools, sch.gezel a/w G. J. A. Wachelder, E. M. Meyer, G. J. H. Muilenburg, P. J. Mirrer, P. Luyten, Th. v. d. Langenberg, aank. sch.gezel a/w H. de Jong;  
**s.s. Capisteria:** 2e stm. D. J. Mittelmeyer, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, 2e wtk. A. Verwey, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, wnd. 4e wtk. J. J. M. G. Tervoort, 2e man. L. A. Dacosta Agra, J. M. Grandal Grandal, M. Costa Alonso;  
**m.s. Cinulia:** hfd.wtk. J. I. Brangert;  
**m.s. Crania:** 1e stm. A. J. de Ronde, 3e stm. J. J. Honders, II.wtk. L. P. Wildvank, radio-off. R. Roquas;  
**m.s. Dallia:** II.stm. J. Janse, hfd.wtk. E. Jousma, sch.gezel a/w G. Sijmons, A. v. Sloten, P. L. Watamaleo, aank. sch.gezel a/w H. Sandifort, B. L. Quist, aank. kok Johnny v. d. Horst, bediende G. S. Pfenning, M. Jonkman;  
**m.s. Daphne:** 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, wnd. 3e stm. H. Reiling, II.stm. R. van Dijk, hfd.wtk. W. Balvers, 3e wtk. E. Hendrikse, 5e wtk. E. S. R. Noordhuis, 5e wtk. J. Marijs, 5e wtk. G. A. de Ridder, radio-off. N. J. C. de Troye, sch. voorman J. Pronk, sch.gezel a/w J. H. T. M. Vissers, R. F. Huysers, J. de Groot, aank. sch.gezel a/w A. de Krey, bediende F. Deen, bediende (a/d) J. Tappij-Gielen, aank. kok G. P. M. Kraanen, koksmaat W. A. v. Noort;  
**m.s. Diadema:** gezagv. D. P. Klip, 1e stm. W. Drost, 2e stm. F. G. Franken, hfd.wtk. J. van Essen, 2e wtk. J. Krussse, 3e wtk. A. E. de Bruyn, wnd. 4e wtk. J. P. de Visser, 5e wtk. F. R. R. Smith, 5e wtk. W. Kool, sch.vakman I J. Brobbel, sch.vakman II J. Punt, B. A. Amstelveen, aank. sch.gezel a/w P. B. Klaasen, C. A. Haas, kok A. R. Welvering, bediende, H. J. Denies, jongen a/w B. v. Tilborgh;  
**m.s. Diloma:** gezagv. J. L. Muyskens, 3e wtk.

A. M. P. B. Fluitsma, 5e wtk. W. Hol, hoofd voeding E. T. P. v. Boles;  
**m.s. Dione:** 3e stm. K. Cramer, 2e wtk.  
 E. R. Verhoog, bediende A. D. Beckschebe, H. Moes, bediende (a/d) P. E. Schüller;  
**m.s. Dosina:** 5e wtk. L. P. Koole, sch.vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch.vakman II G. Struik, wnd. sch.vakman II F. J. E. Wachelder, sch.gezel a/w C. Pronk, L. v. d. Sluis, aank. sch.gezel a/w L. A. W. v. d. Wouw, M. W. Eveleens;  
**m.s. Felania:** 2e wtk. G. J. Leussink, sch.vakman I L. P. L. W. Dekkers, sch.gezel a/w H. D. F. Stoffers, W. Mol;  
**s.s. Kalydon:** gezagv. A. C. Weide, 4e stm. K. P. Cupido, hfd.wtk. N. C. van der Vecht, 2e wtk. J. A. Maassen, 5e wtk. H. J. Reusien, radio-off. L. Toutenhoofd;  
**s.s. Kara:** gezagv. S. Noordenbos, 2e stm. J. van Rooyen, 4e stm. A. Leffers, 4e wtk. W. van den Dobbelssteen, 5e wtk.  
 B. L. C. Maas, 5e wtk. J. Key, II.wtk.  
 E. de Pooter, II.wtk. F. A. C. Don, wnd. hoofd voeding H. C. Lindenberg, bediende J. R. L. van Toornburg;  
**s.s. Katelysia:** 4e stm. G. A. van Dijk;  
**s.s. Kelletia:** 1e stm. D. J. van Dijk, hfd.wtk. H. Bax, wnd. 2e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. T. den Dekker;  
**s.s. Kermia:** 1e stm. T. W. Scharrenburg, 3e stm. A. G. den Dekker, 4e stm. d.d. 5e wtk. A. A. Schmidt;  
**s.s. Khasiella:** 2e stm. P. Steynis, 4e stm. E. de Jong, wnd. 3e wtk. A. M. Vink, wnd. 4e wtk. J. A. Goudzwaard, radio-off. J. van Hees;  
**s.s. Kopionella:** 1e stm. J. S. de Jong, 2e stm.

J. J. B. Roest, hfd.wtk. J. F. Spiering, 4e wtk. P. O. J. van der Horst, 5e wtk. F. E. Bussenius;  
**s.s. Kosicia:** wnd. 2e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld, 5e wtk. A. R. Seraus;  
**s.s. Kryptos:** gezagv. J. E. Dekker, 2e stm. J. M. E. Korteweg, 4e stm. P. J. M. van Ingen, II.stm. B. Kerver, hfd.wtk. A. Bax, 2e wtk. A. J. Verkerk, 3e wtk. H. J. Lammertink;  
**s.s. Kylix:** 1e stm. D. J. van der Mast, radio-off. R. E. Docter;  
**s.s. Lovellia:** gezagv. W. Welbie, 2e stm. C. P. C. van Goethem, wnd. 3e stm. C. M. Bianchi, radio-off. C. Jongbloed;  
**s.s. Macoma:** 4e stm. H. Rijpkema, 2e wtk. W. Muis, radio-off. J. J. A. van der Zee, sch.gezel a/w C. N. M. Prins, aank. sch.gezel a/w C. T. M. Kneppers;  
**s.s. Marinula:** 2e stm. P. J. Muntjewerf, hoofd voeding W. C. Kapper;  
**s.s. Meta:** 2e wtk. W. A. M. Bouma, radio-off. R. van den Berg, capataz J. Perez Perez, man. esp. J. Crespo Fontenla, 2° man. A. Lopez Ballestreros, mar. int. C. Alonso Lopez, P. Arufe Vidal, L. G. Barcena Lareo, U. J. Carneiro Leyenda, J. Duran Rodriguez, E. Goce Moldes, C. Huertas Vega, J. L. Martinez Vila, S. Portela Dominguez, 2° mar. int. A. Fortes Fraga, B. Taboas Rey, hoofd voeding H. Vrugt, coc. A. Lorenzo Miguez, cam. may. do. J. Villaverde Boullon, cam. J. C. Comesaña Rey, C. Noqueira Rocha;  
**s.s. Mitra:** 1e stm. P. F. L. Schölvinck, wnd. 4e wtk. W. J. L. de Gee, 5e wtk. P. F. M. Kösters, hoofd voeding H. Scharloo;

**s.s. Mytilus:** wnd. 3e stm. A. Breevaart, 4e stm. C. H. M. Buckens, II.stm. H. Teunissen, 5e wtk. C. Boutsma, II.wtk. G. R. Veer, radio-off. A. Narold;  
**m.s. Niso:** 1e stm. G. Gerritse, hfd.wtk. W. van Kemp, 2e wtk. W. W. J. Meuldijk, 5e wtk. W. J. Adema, 5e wtk. J. Poot, capataz M. Nieto Dacosta, man. esp. H. Bouza Alonso, mar. int. J. Alvarez Conde, M. Garcia Malvido, J. M. Lage Muiños, M. Quinteiro Perez, B. Rey Lorenzo, A. Alonso Casal, P. Gonzalez Perez, coc. J. R. Fernandez Gomez;  
**s.s. Ondina:** 3e wtk. W. H. Hennink, 4e wtk. W. Willems, 5e wtk. A. Korf, 5e wtk. M. P. Roon;  
**s.s. Onoba:** gezagv. P. de Regt, 3e stm. T. Kik, 4e stm. E. Witteveen, wnd. 4e wtk. C. W. Ards, 5e wtk. A. Harkink;  
**s.s. Patro:** 1e stm. J. de Jager sr., wnd. 3e stm. M. van Dijke, hfd.wtk. J. Heymans, 2e wtk. L. Vlastra, man. esp. E. Alvarez Soto, A. Lago Alvarez, B. Regades Hermo;  
**s.s. Philippia:** gezagv. R. Verhoef, 2e stm. J. P. J. M. Cobelens, 3e stm. J. A. P. Donks, hfd.wtk. W. G. van der Velden, 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, wnd. 4e wtk. J. F. van Est;  
**s.s. Viana:** 1e stm. R. van Kranen, hfd.wtk. G. W. van Essen, II.wtk. R. de Vries;  
**s.s. Vitrea:** 2e stm. J. Kerkhof, hfd.wtk. P. J. de Lange, 3e wtk. H. R. Muysson;  
**s.s. Zafra:** gezagv. C. Wolse, 3e stm. W. T. A. B. Verstraeten, 3e wtk. R. A. M. Haffert;  
**s.s. Zaria:** 1e stm. J. Broekmeyer, wnd. 3e

## Onze vlootjubilaren



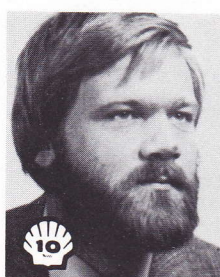
**K. Drent**  
gezagv.  
1946-13.2-1976



**A. W. C. van Schendel**  
gezagv.  
1946-15.2-1976



**F. Zabalo Calvino**  
marinero integrado  
op 20-12-1975



**C. P. van Hoek**  
2e stm.  
1966-2.2-1976



**G. Struik**  
sch.vakman II  
per 19-12-75



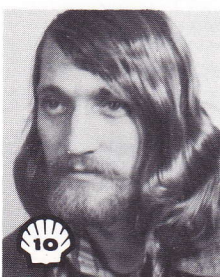
**J. P. Kilkens**  
sch.vakman II  
per 2-1-76



**H. Barth**  
gezagv.  
1946 - 18.2 - 1976



**R. Agema**  
2e stm.  
1966-12.2-1976



**E. J. H. Wilmkink**  
sch.gezel a/w  
per 12-2-1976



**J. M. Hillen**  
gezagv.  
1951-19.2-1976

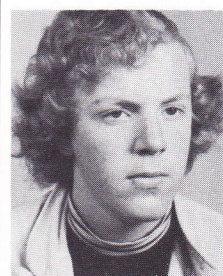


**H. Unger**  
gezagv.  
1951-19.2-1976



**J. A. P. Donks**  
3e stm.  
op 24-2-1976

## In dienst getreden vlootpersoneel



**A. R. Welvering**  
sch.kok  
per 11-1-76

## Bevorderd tot

stm. C. T. J. van Oosten, 4e stm.  
E. J. G. Kraszewski, 5e wtk. R. F. van Loon.

#### Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: J. B. van Opbergen;  
3e wtk.: C. P. Plug;  
4e wtk.: L. M. Dijkhuizen, T. J. R. Eggink,  
A. B. M. Peeters, C. de Zwart;  
5e wtk.: W. de Beer jr., E. J. M. Bourgonje,  
P. H. Rebel, F. Niehorster, P. C. A. Versluys;  
sch.voorman: W. van Dongen.

#### Tijdelijk tewerkgesteld:

1e stm.: R. Agema - Smit Internationale  
Zeesleep- en Bergingsbedrijf B.V.;  
2e stm.: W. J. H. van Dipten - Chevron  
Tankers B.V.;  
2e stm.: G. W. Geesink - Chevron  
Tankers B.V.;  
3e stm.: W. J. van Heesen - Chevron  
Tankers B.V.;  
wnd. 3e stm.:  
W. T. A. A. G. M. van den Bergh -  
Chevron Tankers B.V.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: J. Zwart - Smit Internationale  
Zeesleep- en Bergingsbedrijf B.V.;  
2e stm.: M. van der Heiden - Chevron  
Tankers B.V.;  
3e stm.: M. M. Scheele - Chevron  
Tankers B.V.;  
4e stm.: P. Bode - Chevron Tankers B.V.;  
Gez. v. S. Noordenbos - Curaçao Oil  
Terminal;  
1e stm.: D. J. van der Mast - Shell Nederland  
Raffinaderij B.V.;  
4e stm.: W. J. Noortman - Bureau  
Wijsmuller B.V.

#### Overgeplaatst:

2e wtk.: J. P. J. Reichwein - Shell Nederland  
Chemie te Klundert;  
3e wtk.: W. J. M. Peeters - N.A.M.

#### Aangesteld als:

1e stm.: J. G. Wientjes, F. Kuyt;  
2e stm.: D. J. Mittelmeyer, J. Verdoorn,  
M. A. F. Wanders, W. Koeze,  
W. T. van den Berg, B. W. Bakker;  
3e stm.: D. Venema, N. C. M. Jonker;  
4e stm.: A. Leffers, C. H. M. Buckens,  
G. A. van Dijk, J. H. Oort, H. Rijpkema,  
E. Witteveen, A. A. Schmidt,  
E. J. G. Kraszewski, J. Kuiken, E. de Jong;  
2e wtk.: J. Klemann, A. Verwey,  
I. J. Albrechts, R. H. de Haan;  
3e wtk.: J. C. van Koten, A. A. Konijnendijk,  
W. K. de Voogd, O. Wink, H. Smeding;  
4e wtk.: C. J. Bier, A. N. Zeldenrust,  
E. K. G. Schiefer, J. Driesen, R. Neelemaat,  
A. Middelkoop, C. J. Tanis, D. W. Smit,  
J. A. Boerema, J. C. Ranshuysen, A. W. Ros,  
H. Sterrenburg, A. Verwijs, P. van Noort,  
W. T. van Leeuwen, P. C. M. Drost,  
H. Oldeboom, A. M. den Bakker,  
H. C. P. Schmit-Jongbloed, G. Batenburg;  
5e wtk.: C. Boutsma, A. R. Seraus,  
B. L. C. Maas, F. Dubbeldeman,  
G. R. Spijkerman, T. J. van Loo,  
G. A. de Ridder, A. P. Mans, W. G. Kole,  
F. E. Bussenius, T. P. J. van Alst, J. Marijs,  
P. F. M. Kösters;  
sch.voorman: M. H. Grootveld.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: P. J. Muntjewerf, H. Slot;  
1e stm. G.H.V.-th.: F. L. A. Bloot,  
A. van Leeuwen, M. Waalewijn,  
D. M. Alderlieste, H. van Popta;  
2e stm. G.H.V.: T. Kik;  
2e stm. G.H.V.-th.: W. T. A. B. Verstraeten,  
M. Parlevliet, P. J. van den Driest,  
C. W. Kuyper, R. F. Mesker, P. A. D. Bouman,  
D. C. Tazelaar, J. Koek, D. J. Bruin;  
3e stm. G.H.V.: P. S. C. Braun, J. H. Oort,  
J. Kuiken, A. Leffers, E. Witteveen,  
E. J. G. Kraszewski, N. M. J. Duyn;  
„B”: A. M. P. B. Fluitsma;  
„B-th.”: W. K. de Voogd, B. van Os,  
J. E. Buitendijk;  
„A/B-th.”: T. W. A. Boers, K. Hut.



#### Bruidspaar van de maand

Ondanks de stromende regen — de zon komt nu eenmaal niet op bestelling — togen 5e werktuigkundige B. E. Broekhuysen en mej. K. Hagedoorn op 9 januari jl. in een stralend humeur naar het stadhuis in Exloo. Maar of het nu van de zenuwen kwam of van iets anders, de bruidegom zei veel te vroeg ja, tot grote hilariteit van de aanwezigen. Eenmaal getrouwd weer buiten, werd het echtpaar, traditiegetrouw, bedolven onder de rijst. Onder het oorverdovend lawaai van een rits blikjes achter de wagen vertrokken zij naar een — wat wij hun gaarne toewensen — voorspoedige toekomst.



#### Mutaties walpersoneel

periode 11.12.1975 t.m. 10.1.1976

##### Geboren

27.12.75: Remco Robin, zoon van D. Kramers -  
DFM/3 - en Mevr. L. M. Kramers-Gerrisse.

##### Uit dienst

25.12.75: Mevr. S. Janse-van Overbeek -  
DFP/1;  
1.1.76: Mevr. C. A. J. Kerpel-Reijnierse -  
DFP/5 (naar S.N.V.);  
1.1.76: Mevr. J. R. M. Lamens-Ravenek -  
DFP/3;  
1.1.76: J. van de Merwe - DFF/1 (naar S.I.P.M.  
Den Haag).

##### In dienst



E. J. Montfoort  
DFF/1  
(Ex Shell Nigeria)  
per 1-1-76

## tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 6 — febr. 1976

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie.

##### Redactie

A. de Coninck  
D. Jongeneel  
G. H. van Leeuwen

##### Eindredactie

W. N. Wouters  
010 - 145.144 - 2501

##### Administratie

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065

##### Kopij

In te zenden aan:  
Redactie „Tussen Schip en Ka”,  
p/a Shell Tankers B.V.,  
Postbus 874  
Rotterdam