

# van voor de vloot

Redactie: E. van 't Slot en W. H. P. Feenstra.

Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.

## Wij nemen afscheid van...

J. VAN ENGELEN.

Wij staan op het punt in deze rubriek afscheid te nemen van een bekende persoonlijkheid bij de Rederijen der Koninklijke/Shell Groep, die ons na ruim 40 jaren dienst met pensioen gaat verlaten.

Ditmaal betreft het echter geen der officieren van de vloot, doch de Chef Administratie, de heer J. van Engelen, onder de ouderen van onze zeevarenden zo wel bekend als de man tot wien zij zich op de afdeling Rederij konden wenden met hun problemen op administratief gebied.

De heer Van Engelen begon op 16 October 1913 zijn loopbaan bij de „Koninklijke” toentertijd nog gevestigd in een kantoor aan de Vijverberg te 's-Gravenhage. Zijn relaties met de vloot dateren van October 1915 toen hij een functie aanvaardde bij de Afdeling I.S. (Installatie/Schepen), naderhand omgedoopt in „REDERIJ”. De rest van zijn diensttijd bij de Koninklijke/Shell 38 lange jaren, heeft hij zijn krachten aan deze afdeling gewijd en hij is dan ook een der weinige employe's op de RIJ die de diverse stadia van ontwikkeling tot volwaardige Scheepvaartafdeling hebben medegemaakt.

Vrijdagmorgen 29 Januari jl. hadden vele belangstellenden zomede de voltallige afdeling Rederij zich verzameld in de Beatrix-zaal van het Groothandelsgebouw te Rotterdam om officieel van de heer Van Engelen afscheid te nemen. Zowel de heer Ir. J. G. A. M. Biermann als Kapitein F. Edens spraken de scheidende functionaris hartelijk toe, waarbij eerstgenoemde hem namens de afdeling Rederij een schrijfmachine aanbood.

De heer M. J. Kiviet stelde onder het uitspreken van een geestige speech de heer Van Engelen namens de Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell een fraaie aansteker ter hand.

De heer Van Engelen dankte vervolgens met enkele welgekozen woorden voor de prachtige geschenken en alle vriendelijke en waarderende woorden die ter gelegenheid van zijn afscheid tot hem waren gericht, een afscheid waaraan hij zelf na zo'n langdurige diensttijd nog moest wennen.

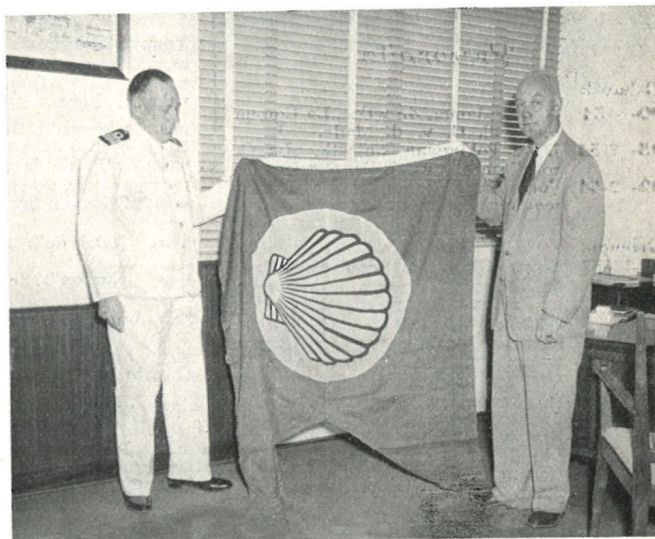


Kapitein Edens neemt afscheid van de heer Van Engelen.

Vervolgens werden alle aanwezigen in de gelegenheid gesteld persoonlijk afscheid van de heer Van Engelen te nemen.

Mede namens al onze lezers wensen wij de heer Van Engelen en zijn gezin nog zeer vele gelukkige jaren toe.

Als opvolger van de heer J. van Engelen is benoemd de heer J. A. Hagedoorn.



Dr. Ir. H. ter Meulen overhandigt kapitein Caljouw de commodore-vlag.

## A. CALJOUW - Commodore.

De heer A. Caljouw trad op 19 December 1924 als derde stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en werd aangewezen om het te Dalmuir voor de C.S.M. in aanbouw zijnde s.s. „Casandra” naar Curaçao uit te brengen. Na de verschillende stuurmansrangten te Curaçao te hebben doorlopen werd hij op 1 Juli 1937 als Gezagvoerder aangesteld. Sedert 1 Juli 1949 behoort hij tot de Senior Gezagvoerders der N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, terwijl hem op 1 Mei 1952 de titel van Commodore dezer Maatschappij werd verleend.

Voor zijn vertrek van Curaçao werd hem door de Directeur van de CPIM/CSM, Dr. Ir. H. ter Meulen, de Commodore-vlag van de C.S.M. als herinnering aan zijn diensttijd op Curaçao uitgereikt.

Daarna werd aan Kapitein A. Caljouw een afscheidlunch aangeboden, waarbij de adjunct-directeur van de CSM/CPIM, de heer E. H. Larive, en enige oudere employe's van de Afdeling Rederij te Curaçao aanzaten.

Kapitein Caljouw keerde met zijn gezin via de Verenigde Staten van Amerika naar Nederland terug en zal na afloop van zijn verlof de dienst der Maatschappij met ingang van 1 April 1954 met pensioen verlaten.

Wij wensen Kapitein Caljouw en zijn gezin, mede namens al zijn collega's en vrienden op de vloot en aan de wal, nog vele jaren in goede gezondheid toe.

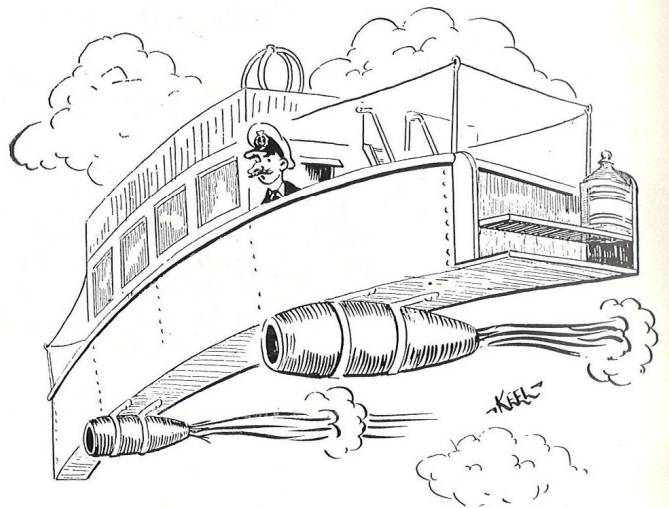
## W. KUYPER — Gezagvoerder.



De heer W. Kuyper trad op 9 Januari 1930 als derde stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en vertrok op deze datum als passagier met het motortankschip „Megara” naar de West. Na zijn aankomst te Curaçao werd hij aan boord van het s.s. „Liseta” geplaatst. Gedurende de Tweede Wereldoorlog deed hij als eerste stuurman en naderhand eveneens als wnd. Gezagvoerder dienst op het s.s. „Lucita”, welk schip voornamelijk de gevaarlijke wateren rond de Britse

kust bevoer. Na de oorlog keerde hij wederom naar Curaçao terug. Op 1 Januari 1949 werd hij aangesteld als permanent Gezagvoerder. Het laatste schip waarover Kapitein Kuyper te Curaçao het commando voerde was het s.s. „Renata”. Hij arriveerde eind December jl. hier te lande en zal na ommekomst van het hem toekomende reglementaire verlof de dienst der Maatschappij met ingang van 1 Juni 1954 onder toekenning van pensioen verlaten.

Wij wensen Kapitein Kuyper nog vele jaren van welverdiende rust temidden van zijn gezin toe.



A flying bridge

## Personalia

### Gehuwd:

- 20- --54 A. den Hamer, 4e wtk. „La Corona” met mej. C. v. d. Made.  
15- 2-54 J. M. Polderman, 5e wtk. „La Corona” met mej. J. Horsmeier.  
22- 2-54 Jac. Visser, 5e wtk. „La Corona” met mej. J. J. Hopman.

### Geboren:

- 27-11-53 Gustaaf Johannes, zoon van J. P. M. de Leeuw, 3e wtk. „La Corona” en mevr. W. de Leeuw-Verstraate.  
20-12-53 Michelle, dochter van J. Grasman, walemployé C.S.M. en mevr. N. Grasman-de Jong.  
22- 1-54 John, zoon van G. den Bakker, Ass. Supt. Eng. en mevr. G. N. den Bakker-Grenfell.  
7- 2-54 Lily Eveline, dochter van K. J. van Noortwijk, 1e stm. „La Corona” en mevr. R. B. van Noortwijk-Klein-hoonte.

## Wij feliciteren...

W. J. Urban, Hfdwtk. „La Corona” met zijn 25-jarig dienstjubileum op 5-2-54.

## Mutaties

### N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ „LA CORONA”:

- Gezagv.: H. Bakker, N. P. J. v. Doorn, G. Willijns.  
1e stl.: J. H. R. Beaujon, C. Kroon, G. Kruijswijk, H. A. Muis.  
2e stl.: W. de Beer, H. J. A. Mulder.  
3e stl.: E. H. Brameyer, H. H. J. Dijkhuizen, H. Th. van Krimpen, P. G. G. Rietmeyer, D. Takes, H. S. Teerling, A. de Visser,  
stm.ll.: E. Moll.  
Hfdwtk.: C. Assenberg, J. C. v. d. Bijl, T. G. Heimans.  
2e wtk.: G. M. Braams, Z. Hoek, J. Zaayer.  
3e wtk.: A. G. Beun, P. v. d. Hout.  
4e wtk.: G. Boeyink, J. de Bruyn, G. W. v. Essen, C. Heeres, F. Kas, H. v. Klaveren, G. J. Matthijssse.  
5e wtk.: H. Blaauw, W. Groenendijk, D. H. Knol, R. Praasterink, J. R. Snoeck Henkemans.  
ll.wtk.: A. J. G. Breedveld, C. H. Leepel, J. J. van Veen.

### In Engeland gearriveerd:

Gezagv.: L. Tibbe.

### In Zwitserland gearriveerd:

1e stm.: P. J. Endenburg.

### Tewerkstellingen:

m.s. „Chama”: 1e stm. J. M. Hulskens, 3e stm. B. G. v. Ommen, 2e wtk. K. Kroon, 5e wtk. A. Lobs.

m.s. „Clavella”: 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.) H. J. Melse, 4e wtk. J. F. v. d. Bogaard, 5e wtk. C. P. de la Rambelje.

m.s. „Erinna”: 3e wtk. W. J. J. v. d. Berg.  
s.t.s. „Katelysia”: 2e wtk. L. Meyer.

t.e.s. „Koratia”: 2e wtk. C. Westera.

s.s. „Lucita”: Gezagv. D. Korver.

m.s. „Macoma”: 1e stm. W. Kuyper, 3e wtk. O. Ehrlich, 5e wtk. A. Makenbach.

m.s. „Malea”: 1e stm. J. v. Westerhoven.

m.s. „Marisa”: Sr. Gezagv. P. Buisman Sr., 2e stm. A. Eykelhoff, 3e stm. D. van Gulik, Hfdwtk. J. v. d. Ent, 2e wtk. G. Boer, 3e wtk. J. F. Schleicher, 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.) J. P. F. Voorhaar, 5e wtk. H. Sluiter, 5e wtk. J. A. M. C. Harlé, 5e wtk. H. Tukker.

m.s. „Metula”: 2e stm. A. de Ligt, 5e wtk. F. van Dalen.

### In de Oost geplaatst:

1e stm. A. A. Becu („Cistula”), 4e wtk. G. J. v. Ringelstijn („Rita”).

### Naar de Oost vertrokken:

Gezagv. P. A. Koops („Marpessa”); L. v. Leeuwen („Rafaëla”), A. Westerduin („Saidja”); 1e stl. P. J. Endenburg (wnd. gezagv. „Liseta”), C. W. v. Hardeveld (wnd. gezagv. „Armilla”), J. W. Pieters („Ena”); 2e stl. E. F. Beuerle („Sunetta”), P. M. Overschie („Macuba”), E. J. Stapper (wnd. 1e stm. „Aldegonda”), J. v. d. Velden („Antonia”), R. v. d. Vlucht (wnd. 1e stm. „Aletta”); Hfdwtk. Th. v. d. Gaast („Ceronia”), A. A. Goethart („Sarona”), 2e wtk. M. v. Dijk (wnd. Hfdwtk. „Macuba”).

### Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stl.: J. C. de Groot, L. Plass, E. J. Stapper, I. v. d. Velden, dipl. 1e stm. G.H.V.; 2e stm.: J. L. F. Vermeulen, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V.; 2e stl.: W. F. de Boer, J. Mos, br. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e stm.: B. G. v. Ommen, dipl. 2e stm. G.H.V.; 3e stm.: Havo Edens, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: A. Pauw, diploma „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: C. de Graaf, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheepswtk.; 5e wtk.: B. Bijl, F. v. Dalen, D. Gooris, J. A. M. C. Harlé, A. A. Klein, L. Steeg, J. P. F. Voorhaar, dipl. „A” en het theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5t wtk.: J. F. v. d. Bogaard, H. W. van Diepen, J. D. Donken, C. L. Fehrmann, H. G. M. Kok, A. Lobs, J.

Meenderink, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: R. M. F. v. d. Berg, diploma als Ass. Scheepswtk.; ll.wtk.: C. de Jong, M. Leys, A. W. J. Vrolijks, P. C. Zwakman, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

### Gepromoveerd tot:

5e wtk.: F. v. Balen, W. Eeuwijk, H. P. C. de Geeter, M. C. Laban, D. Meurs, H. Th. Nobels, D. Tolsma, J. J. van Veen, R. E. C. F. Verhooff, A. W. J. Vrolijks.

### Terug uit Militaire Dienst:

5e wtk.: O. H. Kriekaart.

### De Dienst der Maatschappij verlaten:

3e stl.: P. G. G. Rietmeyer, H. S. Teerling; stm.ll.: E. Moll; 5e wtk.: J. R. Snoeck Henkemans; ll.wtk.: A. J. G. Breedveld, C. H. Leepel.

### Tewerkgesteld bij Techn. Dienst „La Corona”:

2e stm.: J. J. Schouten (tijdelijk); 2e wtk.: G. den Bakker.

## N.V. CURACAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

### In Nederland gearriveerd:

stm.ll.: W. Scheurkogel; Sr. Hfdwtk.: F. Teerling; Hfdwtk.: J. Hagesteyn, J. v. d. Hoek Sr.; 2e wtk.: W. J. C. Doest; 4e wtk.: F. W. Balke; 5e wtk.: J. v. d. Wouden.

### Naar Curaçao vertrokken:

3e stm.: D. J. v. Mourik; Walempl.: A. Beun, D. J. Egge, P. J. Meyer, A. Vredenburg.

### Geslaagd voor een hoger diploma:

5e wtk.: K. L. Schuring, H. Tukker, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: J. P. Huitema, L. F. Poppeliers, T. v. d. Veen, dipl. als Ass. Scheepswtk.; ll.wtk.: A. H. Claasen, W. P. C. v. d. Jeugd, B. J. v. d. Spek, B. Veldhuis, Voorlopig Diploma als Scheepswtk.

### Met pensioen:

Gezagv.: W. Kuyper.

### De Dienst der Maatschappij verlaten:

stm.ll.: W. Scheurkogel, 5e wtk.: L. Verkerk, J. v. d. Wouden.

## COMPANIA SHELL DE VENEZUELA LTD.

### Naar Venezuela vertrokken:

Hfdwtk.: H. K. A. Horsten.

## NEDERLANDSE BELASTINGEN

Van de zijde van officieren der C.S.M. werd ons de vraag voorgelegd of het invoeren van een kapitaal (geld en geldswaardige papieren zoals aandelen, postzegels, e.d.) hier te lande aan bepaalde belastingen onderhevig is.

Aannemende dat de invoer geschiedt bij vestiging van het gezin van de officier in Nederland, luidt het antwoord op deze vraag ontkennend. Er is bij een dergelijke invoer dus geen invoerrecht, invoerbelasting of statistiekrecht verschuldigd. Wel echter moet men aan bepaalde deviezenformaliteiten voldoen, namelijk aangifte van het geld en de geldswaardige papieren door middel van een deviezenformulier, dat men bij de douane-ambtenaren kan verkrijgen.

Nu deze vraag is beantwoord, willen wij hierbij nog vermelden dat bij repatriëring naar Nederland het invoeren van de verhuisboedel — voor zover deze bestaat uit gebruiksgoederen zoals meubelen, kledingstukken, serviesgoed, e.d. — vrij is, mits men vrijdom vraagt aan de Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen tot wiens dienstkring de gemeente behoort, waar men voornemens is zich te vestigen. Dit verzoek om vrijdom kan per gewone brief geschieden met als bijlage een lijst in duplo, vermeldende de verschillende voorwerpen van de verhuisboedel met — zo mogelijk — de geschatte waarde. In ieder geval dienen gouden en zilveren voorwerpen en hun waarde afzonderlijk te worden gespecificeerd. Alleen indien deze nieuw zijn, is hierover de „belasting op gouden en zilveren werken” verschuldigd.

Verbruiksgoederen, zoals sigaretten, drank, etc., zijn op een kleine franchise na wel aan invoerrechten e.d. onder-

worpen. Het zal echter weinig meer voorkomen dat hiervan grotere hoeveelheden worden ingevoerd.

Een ander onderwerp dat in dit kader past, is de **Vermogensbelasting**.

Zodra iemand zich definitief in Nederland heeft gevestigd en dus geacht wordt hier te lande te wonen (zie VAN EN VOOR DE VLOOT, nummer 6) en zijn kapitaal een bepaald bedrag, afhankelijk van zijn burgerlijke staat en aantal kinderen voor wie hij recht op kinderaftrek heeft, te boven gaat, moet hij over zijn kapitaal dat het vrijgestelde bedrag te boven gaat Vermogensbelasting betalen. Voor deze belasting wordt het Voorzieningsfonds gewaardeerd op 85 % van de nominale waarde der eigen en maatschappijbedragen. Onder vermogen worden o.a. niet begrepen gouden en zilverwerk, paarden en edelgesteenten, indien de gezamenlijke waarde niet meer bedraagt dan f 2000,—, huisraad, schilderijen en andere kunstvoorwerpen, postzegelverzamelingen e.d., kledingstukken en levensmiddelen, polissen van lijfrente, polissen van levensverzekering, voor zover op de laatste in geen enkel jaar van de looptijd der verzekering, noch bij het afsluiten der verzekering, een hogere premie verschuldigd is dan 8 % van de verzekerde som bij overlijden. Ook het recht op pensioenen toegekend door particuliere werkgevers terzake van verrichte arbeid vormt evenmin een vermogensbestanddeel.

Indien hiervoor belangstelling bestaat, is de redactie gaarne bereid in een enigszins uitgebreider vorm iets meer te vertellen omtrent de Nederlandse Vermogensbelasting.

## ONZE NIEUWBOUW

### Schelpennamen voor zeven nieuwe tankers.

In het in ons Februari-nummer van 1953 gepubliceerde overzicht van de voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep in Nederland in opdracht gegeven nieuwe tankschepen, werden reeds de namen vermeld van de zestien z.g. „general purpose” tankers. Thans zijn ook voor de overige schepen, welke tot dit nieuwbouwprogramma behoren, namen geselecteerd.

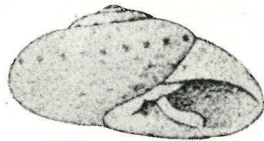
Zoals traditie bij onze Groep zijn hiervoor wederom namen van schelpen gekozen.

Volledigheidshalve laten wij hieronder de verschillende bijzonderheden volgen van de betrokken schepen alsmede enige gegevens omtrent de schelpdieren waaraan hun namen zijn ontleend.

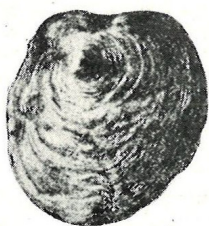
Werf	Bouwnr.	D.W.T.	Naam	Oplevering
Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V., Rotterdam	610	13.000 m.s.	„Cinulia”	April 1955
N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen a/d IJssel	773	13.000 m.s.	„Crania”	Maart 1955
Deutsche Werft A.G., Hamburg	774	13.000 m.s.	„Camitia”	Mei 1955
Bremer Vulkan Schiffbau & Maschinenfabrik, Bremen	671	15.000 s.t.s.	„Plagiola”	Aug. 1954
	675	15.000 s.t.s.	„Platidia”	Nov. 1954
	837	14.900 s.s.	„Gaza”	Sept. 1954
	838	14.900 s.s.	„Glebula”	Oct. 1954



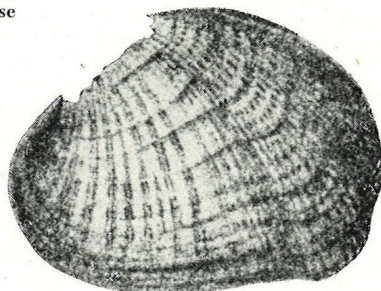
De „Cinulia” is een fossiel schelpje dat vele miljoenen jaren geleden, in het krijttijdperk, in de zee leefde op de plaats waar thans het Franse Departement de l'Aube ligt.



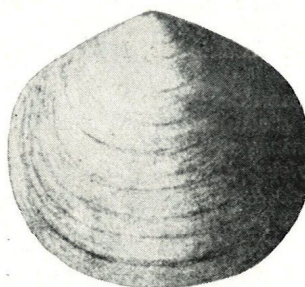
„Camitia” duidt een schelpdier aan dat in de Japanse en Chinese zee leeft.



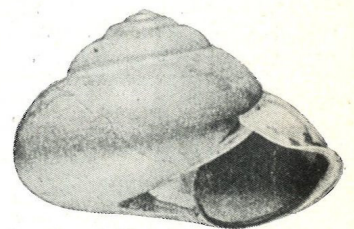
De „Crania” is een schelpdier dat op verschillende plaatsen in zee wordt gevonden op een diepte van 20–350 vadem.



„Plagiola” is de naam van een zoetwatermossel. Deze wordt gevonden in Noord-Amerika.



„Platidia” is een schelpdier dat op 50–220 vadem diepte in de zee leeft. Het wordt aangetroffen bij West-Indië, Californië en Japan.



De „Gaza” is een schelpdier dat men op grote diepte aantreft in de Stille Oceaan en de Golf van Mexico.

De „Glebula” is een zoetwatermossel met als vindplaats Noord-Amerika. — Wij beschikken momenteel niet over een afbeelding van deze schelp. Zodra dit wel het geval is, zullen wij deze in een volgend nummer opnemen.

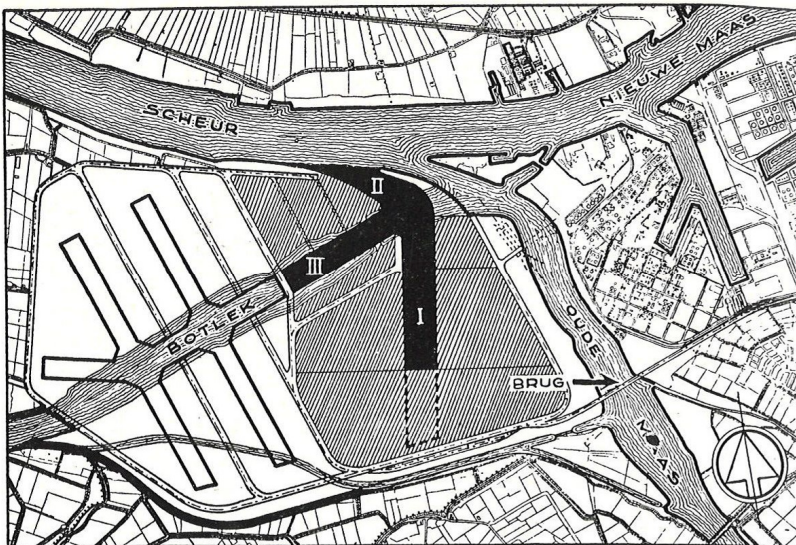
## Rotterdam gaat zijn derde Petroleumhaven graven

Gepaviseerde schepen zullen waarschijnlijk reeds in de vroege zomer van 1956 de derde Petroleumhaven, tot het graven waarvan B. en W. van Rotterdam een voorstel bij de gemeenteraad ingediend hebben, kunnen invaren. De haven krijgt een lengte van 1250 meter en een breedte van kruin tot kruin van 300 meter. Van enorme betekenis is, dat de nieuwe haven een open verbinding met de Nieuwe Waterweg en daarmee met de zee krijgt. Rijkswaterstaat heeft bereids bericht dat nog dit jaar oeverwerken ter verbredening van de vaargeul in de Waterweg ter hand genomen zullen worden, zodat t.z.t. 's-werelds allergrootste tankers deze eerste haven in het nieuwe industriegebied rond de Botlek zullen kunnen binnenkomen.

Oorspronkelijk was de 3de Petroleumhaven buiten het Botlekplan geprojecteerd. Alle havens in dit gebied zouden achter sluizen komen te liggen. De toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake een open verbinding betekent voor de aantrekking van de in industrie in Rotterdam's nieuwe industriegebied een belangrijke vooruitgang.

Een enkele nadere bijzonderheid:

Een toeleidingskanaal van ca. 450 m lengte zal voeren naar een zwaaiikom



Het nieuwe Botlek-plan: I stelt voor de derde petroleumhaven; II de daarna te graven nieuwe monding; III het voor de toekomst gedachte havencomplex. Het gearceerde gebied is het industrieterrein waartoe men zich de eerste jaren zal beperken.

met een middellijn van 300 meter. Van deze zwaaiikom af zal de derde Petroleumhaven worden gegraven. De haven zal voor de grootste tankschepen toegankelijk zijn. Tot nu toe heeft de Nieuwe Waterweg niet overal een dusdanige brede vaargeul dat de grootste schepen zonder bezwaar kunnen passeren.

In de bocht van Maassluis, het kritieke punt, zullen aan de noordzijde kribben worden geplaatst en aan de zuidzijde

zullen zij worden ingekort.

De noodzaak van een 3de Petroleumhaven moge blijken uit een enkel cijfer. Het gebied rond de eerste Petroleumhaven (235 ha) is geheel verhuurd, dat rond de tweede (300 ha) voor twee derde, terwijl een derde deel is toegewezen aan de vijf aldaar reeds gevestigde industrieën in verband met eventueel noodzakelijk wordende uitbreidingen.

(Overgenomen uit „De Blauwe Wimpel”).

## You Savvy English?

Een van die onverwachte moeilijkheden waar je als beginnend stuurman bij de tankvaart voor komt te staan is de Engelse taal. Niet „the King's English”, lezer, oh nee, wat dat betreft... wij Hollanders, hè. Nee, waar het hier om gaat is de versie van de Engelse taal die op tankschepen gebruikelijk is als voertaal tussen Nederlandse staf en Chinese bemanning.

Pidgin English! You savvy?

Als klassiek voorbeeld van deze „lingua franca” der zeven zeeën halen wij de welhaast legendarische, historische „conversatie” tussen een Chinese bediende en een eerste stuurman aan:

Bediende: Sir, Captain speakie me, I speakie you, you speakie him.

Stuurman: All right, can do.

Daar sta je dan als gloednieuwe derde stuurman bij, vervuld van diep ontzag voor de linguïstische capaciteiten van je superieur, die achteloos even voor je vertaalt dat hij bij de gezagvoerder moet komen. Begin daar nou maar eris aan!

Je eerste schuchtere pogingen om zo hier en daar eens een woordje te plaatsen stuiten dan ook onvermijdelijk af op een bot: „Huh? Me no savvy!”

Slechts langzaam, héél langzaam begint het begrip te komen voor de prachtige eenvoud van deze taal en je verstand, gewend aan de gecompliceerdheden van het moderne leven vindt eindelijk de weg terug naar deze ware eenvoud, dit simpele medium tot gedachtenwisseling met je medemens.

Tenslotte is het moment aangebroken. Je bent volleerd en daardoor een beter, gelukkiger mens, denkend en sprekend dezelfde taal als die andere eenvoudigen en daardoor in staat je diepste gedachten aan hen kenbaar te maken.

What for you think so me no savvy; me no speakie proper?

De grote, internationale broederschap der mensen staat voor je open. Blank en bruin, iedereen en overal, men verstaat je.

Helaas! Overal behalve in Engeland. Met een typische orthodoxie wenst de Engelsman vast te houden aan zijn eigen gecompliceerde versie van de Engelse taal, daardoor op ernstige wijze het onderling begrip der diverse nationaliteiten belemmerend.

Zo kon het gebeuren dat een jonge Hollandse stuurman, echter met genoeg ervaring om de fijne nuances van het pidgin volkomen te beheersen, werd overgeplaatst naar een Engelse tanker die anders door een ongeval incompleet bemand naar zee had moeten vertrekken.

Als gezegd, des knaaps pidgin was perfect, maar zijn „King's English” was eh... nou ja... U weet het wel, zó van school, één jaartje practijk, overigens wel prima hoor... wij Hollanders hè.

De tanker dan ging naar zee en op een goeie avond tijdens de aflossing van de wacht gedurende een zware regenbui komt de Engelse eerste stuurman boven en zegt tegen één van de kwartiermeesters: „Quartermaster, try all the flaglines and give a bit of slack to those that are stretched too tight”.

De kwartiermeester keek dom en zei: „Huh?” Onze jonge Hollandse vriend vond natuurlijk dat hij hier iets aan moest doen en overtuigde zich met prijzenswaardige bescheidenheid eerst van de bedoelingen van de „chief”. Toen deze hem duidelijk waren was de rest kinderspel.

„Quartermaster”, zei hij, „chief officer speakie you go bottomside soonia flagline allagedder. You savvy?”

Waarop de kwartiermeester verontwaardigd zei: „Yes Sir, you speakie proper, me plenty savvy. Chief ofcer no speakie proper, me no savvy. I think so you plenty savvy English, chief ofcer no savvy.”

Wat betreft dat internationale begrip, lezer, you think so me speakie proper allatime?