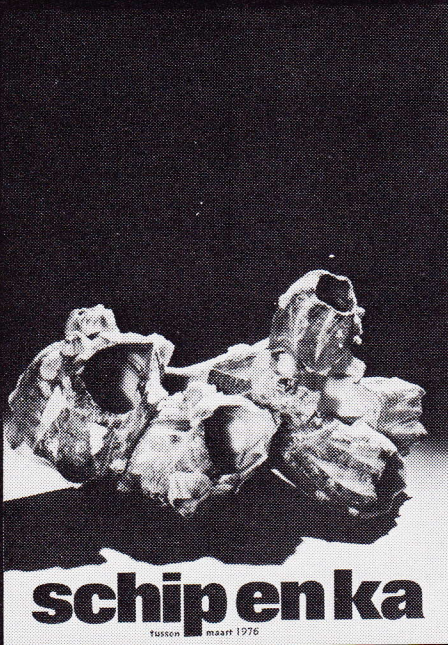


schip en ka

tussen maart 1976

Bij de voorplaat



De bloembollen die heel schuchter — bij een bleek voorjaarszonnetje — hun koppen beginnen te vertonen, inspireerden ons tot de voorplaat.

Het is echter geen nieuwe variëteit tulp, doch een enkele maanden geleden van de „Viana” verwijderde groep „barnacles”. Haar tijdens de graanvaart — als gevolg van langdurig stilliggen in Indiase havens — nogal sterk aangegroeide onderwaterhuid, had enkele grondige behandelingen nodig alvorens het schip zijn normale snelheid weer kon maken. Enkele plukken van deze aangroei zijn door de opvarenden meegebracht en aldus op kantoor beland.

A'hoewel menigeen deze voor een schip onaangename medereizigers als „eendemosselen” betitelt, zijn „barnacles” geen mosselachtigen. Het zijn verre verwanten van kreeften, krabben en garnalen. Net als bij deze smakelijke dieren, zwemt de larve ongeveer een maand vrijelijk in het zeewater rond. Hij ondergaat daarbij een kleine transformatie. Na deze vrije periode zoekt het een oppervlak, alwaar het aanvankelijk nog over kruipt. Maar na enige tijd zet de larve zich vast. Dan komt — wat Charles Darwin noemde — een re-oriëntatie periode, omdat het voorlichaam het achterlichaam wordt, terwijl de achterklauwen het voorlichaam gaan vormen. Het begint ook een schaal te

bouwen als van een vulkaan. Uit de kraterachtige opening steken nu de vroegere klauwen.

Menig opvarende zag de bewegende delen in de opening aan voor de mond, vandaar de opmerking die men maakte: „het zijn net vogelbekjes”. De hechting van barnacles aan de scheepswand is bijzonder vast. Geen wonder, want eigenlijk gebruikt het diertje daarvoor twee soorten kleefstof. Men zou dit als het ware de natuurlijke voorloper van twee-componenten-lijm kunnen noemen. Want wel degelijk bestaan de twee soorten kleefstof uit een „basis” en een soort „curing agent”.

In het zeewater waarmede de barnacle is omgeven vindt hij zijn voedsel, dat tevens de stoffen levert voor de schaalontwikkeling.

Dit soort „barnacle” is er slechts een van vele. Want ook de opname die wij in „Tusschen Schip en Ka” van april 1974 plaatsten was van barnacles, op de huid van de „Macoma”. Maar die waren van geheel andere vorm, namelijk stokachtig.

Wist u overigens dat bij sommige verfoorten de barnacle zich door de laag heen werkt en zich dus op het scheepsstaal zelf vastzet? Maar al is het leven van barnacles bijzonder interessant, het blijven obstakels voor de scheepvaart.

Vlootcirculaires

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

No.	Datum	Onderwerp
1139	16.1.76	Uitgave „Functie-inhoud chef de dienst”
1140	26.1.76	Schaderapporten Nos 123, 124, 125 en 126
1141	30.1.76	Koersen (PCOR)
1142	30.1.76	Vlootinformatiebulletin No. 71
1143	4.2.76	Onveilige situaties aan boord

Lof voor de multinationals

De Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), die zetelt in Genève, heeft vijf veelomvattende studies gewijd aan het gedrag van multinationale ondernemingen op sociaal gebied en kwam tot de conclusie dat deze ondernemingen

— hun employés zowel in geïndustrialiseerde als in ontwikkelingslanden meer dan het gemiddelde betalen.

— betere arbeidsvoorwaarden bieden dan de concurrentie

— te waarderen successen bereiken bij hun inspanning om de fluctuatie in het aantal personeelsleden te verminderen

— gewoonlijk alles doen om korter werken en massa-ontslag te verminderen

— op het gebied van opleiding meestal een ideale samenwerking met regeringsinstellingen hebben.

ILO schat dat de multinationale ondernemingen ongeveer twaalf miljoen mensen in de geïndustrialiseerde landen en nog eens twee miljoen in derde-wereldlanden in dienst hebben. Weliswaar gebruiken ze daar tot nu toe maar 0,3 procent van het potentieel, maar de positieve gevolgen voor toeleveringsbedrijven, het transportwezen, en de dienstverle-

ning zijn zeer beduidend. Problemen zijn er op verschillende plaatsen met de beloningsstructuur. In een van de ILO-studies wordt daarbij dan ook aangetekend: „Het streven om vastgestelde loongroepen in te voeren botst wel eens met de praktijk van het onderhandelen over individuele lonen. En ook het streven om loonsverhogingen te koppelen aan opbrengst en prestatie komt slecht overeen met de voorliefde van enkele werknemersorganisaties om de lonen automatisch te verhogen.” De noodzaak om geschoold personeel van de moedermaatschappij mee te moeten brengen, heeft in de productiecentra van Azië, Afrika of Latijns-Amerika de werk-omgeving en -tijd beïnvloed. Behalve kapitaal werden zodoende ook sociale verwoorvenheden geëxporteerd. Daarbij komen voordelen door grootte en ervaring die het de multinationale onderneming veroorloven meer voor hun arbeiders te doen dan plaatselijke bedrijven.

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			

Oliebestrijdingsvaartuig

De westelijke hoek van Lyme Bay, aan de Engelse zuidkust, ligt bijzonder goed beschermt tegen de zuidwestenwind die in het Engelse Kanaal waait. Het biedt ook goede ankergrond en er is geen scheepvaartverkeer, ondanks dat deze baai vlakbij de grote scheepvaartroutes ligt. Juist daarom is deze baai zo geschikt voor het op zee overladen van ruwe olie, uit een grote tanker naar een kleinere. Dit overladen op zee, „lichteren” genaamd, vindt reeds plaats vanaf 1968, toen de meeste Europese havens de grote ruwe-olieschepen nog niet konden ontvangen. Door het lichteren werd de diepgang van de grote schepen zodanig verminderd, dat zij toch Europaart en de Theems konden aanlopen, terwijl de lichters schepen de overgenomen olie kunnen vervoeren naar die havens waar kleinere hoeveelheden dienen te worden afgeleverd.

Ondanks dat sedert 1968 een aantal havens belangrijk is verbeterd, kunnen de VLCC's nog niet alle grote Europese havens binnenlopen; lichteren blijft dus noodzakelijk. Niet alleen de Shell, maar ook Esso en BP gebruiken Lyme Bay voor lichteren. Totaal zijn alleen al in deze baai ruim 1030 schepen gelichter, waarvoor totaal acht speciaal daarvoor uitgeruste schepen — waaronder thans de „Niso” — worden ingezet.

Toerisme

Die zelfde beschutte ligging, met daarbij een bijzonder aantrekkelijke kuststrook, heeft ook grote aantrekkingskracht op toeristen, voornamelijk bij Torquay en Paignton. Het gevolg hiervan is wel, dat sommigen nu vrezen, dat het lichteren in de baai wel eens een nadelige invloed zou kunnen hebben op het toerisme, zulks tengevolge van mogelijke veront-

reiniging van de zee door olie. Ofschoon de grootst mogelijke voorzorgen worden genomen om verontreiniging te voorkomen, is het onmogelijk om wat dit betreft een absolute garantie te geven. Gelukkig is er tot heden slechts één voorval geweest, waarbij een lichte verontreiniging van het strand te Paignton ontstond en wel op 8 oktober 1975.

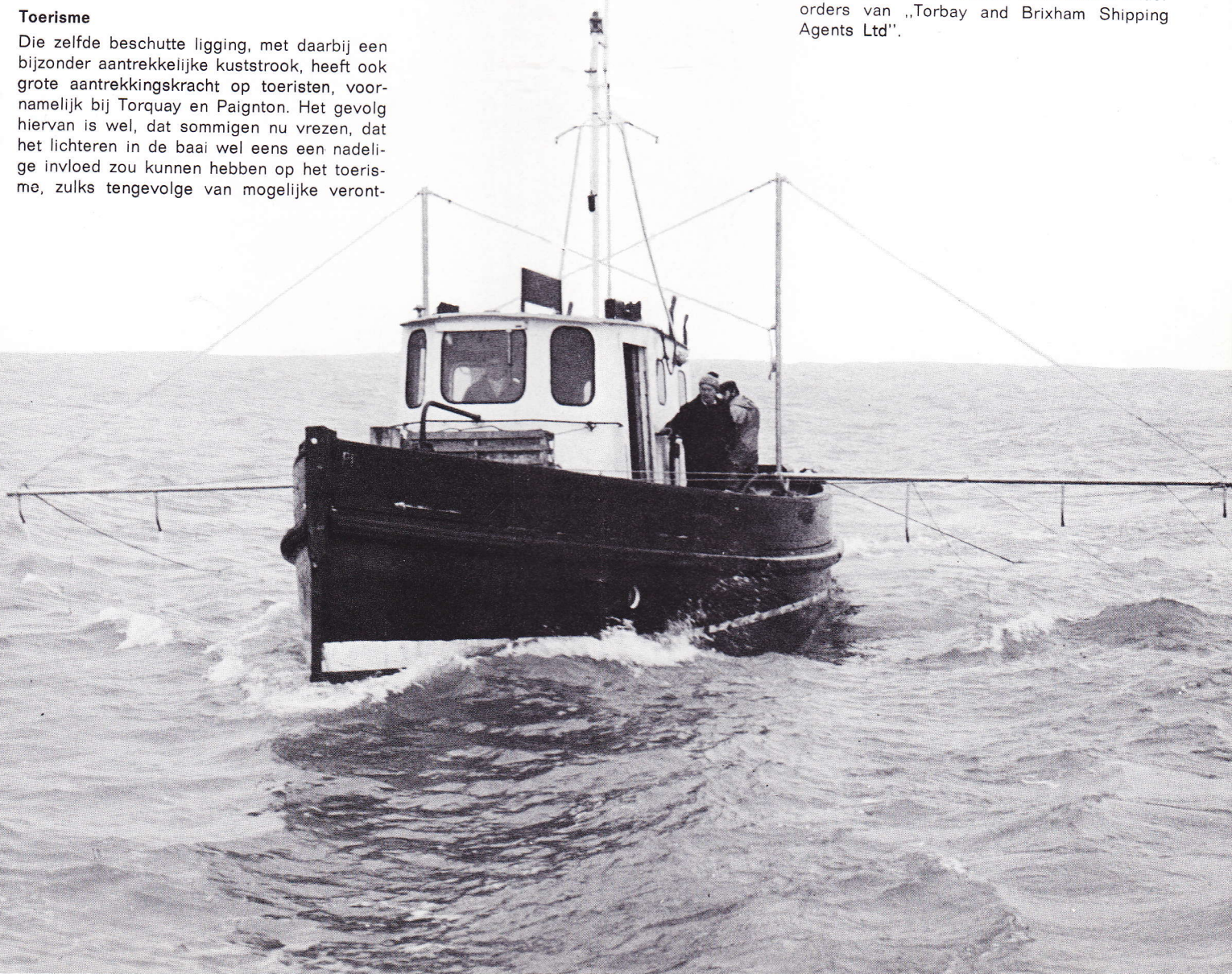
Op de stranden van Lyme Bay wordt wel eens meer olie aangetroffen, doch deze is van onbekende oorsprong. Maar natuurlijk wordt al snel met een schuin oog naar de in de baai liggende tankers gekeken.

Normaliter vindt de bestrijding van verontreiniging door olie in Britse kustwateren plaats door het Ministerie van Handel. Echter, hun hulpmiddelen worden daar geconcentreerd waar het gevaar het grootst is, b.v. in havens. Met andere woorden, dit ministerie staan slechts beperkte middelen ter beschikking om snel elders verontreiniging te bestrijden. Waarschijnlijk zou de in oktober jl. gemorste olie reeds op zee afdoende zijn bestreden, als maar onmiddellijk maatregelen waren genomen. Zoals het nu gebeurde, was de bestrijding niet afdoende en kwam bovendien te laat, waardoor olie het strand van Paignton bereikte. Dit werd daar door de gemeente verwijderd.

Maatregelen

Onder deze omstandigheden heeft Shell International Marine het verstandig geoordeeld om zelf opruimfaciliteiten te scheppen nabij de lichterplaats, met middelen die 24 uur per dag ter beschikking staan. Een vroegere treiler, 46 voet lang, „Penlee” genaamd, is omgebouwd om permanent 800 gallon geconcentreerd bestrijdingsmiddel te kunnen vervoeren, dat via twee armen op het wateroppervlak kan worden gespreid. Het vaartuig heeft drie opvarenden en ligt in Brixham gereed. Binnen een uur na melding omtrent verontreiniging kan het uitvaren en de gebruikelijke lichterplaats binnen twee uur bereiken. Mocht er door wat voor oorzaak dan ook verontreiniging op grotere schaal plaatsvinden, dan zal de „Penlee” ter beschikking van het Ministerie van Handel of van de plaatselijke autoriteiten worden gesteld, waardoor het bij het rampenplan kan worden ingeschakeld.

Nadat de Shell met dit bestrijdingsvaartuig in zee was gegaan, hebben ook Esso en BP besloten mee te doen. Deze maatschappijen zullen dus eveneens van de „Penlee” gebruik kunnen maken. Het schip is het eigendom van en wordt ook beheerd door werktuigkundige Reg Brewer en staat rechtstreeks onder orders van „Torbay and Brixham Shipping Agents Ltd”.



Project met lange adem

In het november-nummer van „Tussen Schip en Ka” verscheen een sfeertekening van een van de drie conferenties die in Lochem gehouden zijn. Inmiddels is door de heren Roggema en Voors een rapport uitgebracht over de resultaten van deze conferenties. Alvorens de belangrijkste daarvan weer te geven, nog even een terugblik. Aan de drie conferenties in Lochem werd deelgenomen door leden van het vlootpersoneel, zowel officieren als scheepsgezellen, en door leden van het walpersoneel. De verhouding tussen vloot- en waldeelnemers was ongeveer gelijk. Alhoewel in elke groep geluiden werden gehoord die afweken van de meerderheid, was er — globaal gesproken — toch een bijzonder grote mate van eenstemmigheid. En dit zowel voor wat betreft de kritiek op de huidige organisatie als met betrekking tot wat men van de toekomst verwacht.

De huidige organisatie

Op de eerste dag van iedere conferentie werd van gedachten gewisseld over het volgende thema: „Hoe ziet u de huidige organisatie? Welke tekortkomingen zijn er?” Dit thema leverde een levendige discussie op. De kritiek richtte zich onder meer op de volgende gebieden:

— de kantoororganisatie als zodanig

De kantoororganisatie als zodanig is geen uitvoerig onderwerp van gesprek geweest. Om tot een betere afstemming van het beleid te komen, onderstreept men wel in sterke mate de behoefte aan meer horizontale communicatie, met name op de lagere niveaus in de organisatie.

— de verhouding wal-vloot

Tijdens de conferentie bleek dat er zowel van de kant van het kantoor als van die van de vloot behoefte bestaat aan meer wederzijdse communicatie. De informatie-uitwisseling tussen wal en schip is in sommige opzichten te veel (bv. circulaires), in andere opzichten te weinig (bv. achtergrond-informatie bij bepaalde beslissingen).

In sommige gevallen vraagt het kantoor om de opinies van het varend personeel, zonder dat de gegevens voldoende verwerkt en teruggelinkt worden. Op het kantoor beseft men dat deze gang van zaken niet bevorderlijk is voor toekomstige medewerking. Om de bestaande communicatiebehoefte te dekken werpen bijeenkomsten zoals gehouden in Lochem meer baat af dan de gebruikelijke „panel”-discussie, aldus de opvatting van de deelnemers.

Er werden bij de bespreking van de verhouding tussen vloot en wal vele suggesties gedaan die naar de mening van de deelnemers de werksfeer aanmerkelijk zouden verbeteren. Een belangrijk punt hierbij was de wenselijkheid om bijvoorbeeld ten dele de verantwoordelijkheid voor het financiële beheer naar de vloot te verleggen. Dit zou niet alleen verbetering van de taakhoud van de leiding aan boord betekenen, maar ook een grotere betrokkenheid bij het scheepsgebeuren in de hand werken. Immers, men kan dan zelf aan boord vaststellen in hoeverre het schip voldoet aan de gestelde normen. Ook de kosten van reparaties zouden aan boord meer bekend moeten zijn, met als waarschijnlijk gevolg, een betere verdeling van de werkzaamheden die men zelf, en andere die

beter door derden kunnen worden verricht. De rapportering van vloot naar kantoor zou meer beperkt kunnen worden tot die gevallen waarin men van de voorschriften, de richtlijnen of van het gestelde budget moet afwijken. Onmiddellijk resultaat hiervan zou ook zijn, dat de administratieve rompslomp zou worden verlicht, en wel voor beide zijden!

Opleiding

Een heet hangijzer bleek het onderwerp opleiding zoals die thans is, met daaraan gekoppeld de taakhoud en taakverdeling aan boord. De huidige opleiding van scheepsofficieren, zo werd door de deelnemers gesteld, is onvoldoende afgestemd op de snelle technologische ontwikkelingen die zich voordoen, met name op het gebied van meet- en regeltechniek alsmede electronica.

Degenen die hierin op maatschappij-cursussen zijn bijgeschoold, worden niet altijd voldoende op die schepen geplaatst, waar zij het door hen geleerde in de praktijk kunnen brengen. Onverbreekelijk daarmee verbonden is de rangsgebondenheid, hetgeen bijvoorbeeld wil zeggen, dat men niet inziet waarom traditiegetrouw de 3e werktuigkundige altijd de elektroman moet zijn. De kennis en ervaring die hij heeft opgebouwd gaan na zijn promotie weer te veel verloren. Ook de taken van de 1e stuurman en van 2e werktuigkundige zouden beter over het gehele bestand verdeeld kunnen worden. De vraag werd ook gesteld of de technische ontwikkeling het niet noodzakelijk maakt te komen tot een zekere taakspecialisatie, gebaseerd op een gemeenschappelijke basisopleiding, die zowel navigatie als technische vakken omvat.

Het resultaat van een ontwikkeling in de richting van specialisatie gebaseerd op een gemeenschappelijke basisopleiding, zou zijn dat de scheiding tussen dek en machinekamer ten dele geslecht kan worden en dat er een grotere samenwerking zou ontstaan. Er werd o.a. gesteld dat men niet optimaal gebruik kan maken van de kennis en ervaring van de hoofdwerktuigkundige door het feit dat hij administratief betrekkelijk zwaar is belast.

De planning-commissie

Een aantal malen bracht men naar voren dat er een te grote vrijblijvendheid bestaat t.a.v. het al dan niet houden van planningvergaderingen. Naast het wellicht niet inzien van het nut van dergelijke vergaderingen, bestond het vermoeden dat men een dergelijke vorm van overleg niet altijd op de juiste manier weet te hanteren. In dit kader werd een cursus vergadertechniek enkele malen als wenselijk genoemd.

Verder stelde men dat het wenselijk zou zijn aan boord meer informatie te verstrekken over hetgeen in de planning-vergaderingen is besproken. Ook zouden de lagere rangen, inclusief de scheepsgezellen, nauwer bij de planning betrokken dienen te worden.

Taakhoud gezellen

Men was veelal van mening dat de algemene werkploeg minder algemeen functioneert dan men wel mag aannemen. Een te groot deel van de taak van de gezellen zou bestaan uit ongekwalificeerd werk. Men vond dat er wegen gevonden dienden te worden om dit werk in omvang te reduceren. Mede als gevolg van het betere opleidingsniveau van de

bemanning wordt de scheiding tussen officieren en gezellen als steeds minder relevant gezien.

Scenario voor de toekomst

Het tweede thema waarover gediscussieerd werd, luidde: „Hoe ziet het schip/de scheepsorganisatie er over circa 20 jaar uit?” Het meest verrassende van de conferentiedagen, zowel voor de deelnemers zelf als voor de begeleiders, is wel geweest dat — ondanks de splitsing in groepen — de ontwikkelde modellen voor een toekomstige scheepsorganisatie zo bijzonder veel punten van overeenstemming vertoonden. Men was ook van mening, dat reeds nu een begin moet worden gemaakt met de voorgestelde veranderingen, om zich op de toekomst voor te bereiden.

Daarbij gingen alle groepen van de veronderstelling uit dat er beslist een zekere diversificatie zou komen in de door de vloot te verrichten transporttaak. Niet meer alleen olieproducten, maar ook erts, kolen, gas en chemicaliën zullen met onze schepen moeten worden vervoerd. Dit impliceert dus ook een zekere specialisatie van de scheepstypen.

Meer automatisering

Iedere groep ging er ook van uit dat reeds in de nabije toekomst een sterke mate van automatisering zal gaan optreden. Ook de noodzaak om te komen tot het verminderen van het ongekwalificeerde en weinig aantrekkelijke werk was een punt waarover men het volkomen eens was. De mogelijkheid daartoe zag men in een betere voorbehandeling van het schip, mechanisatie van bepaalde taken bijvoorbeeld het tankschoonmaken en het eventueel inschakelen van walploegen.

Door het elimineren van het onaantrekkelijke werk zouden de overblijvende onderofficieren en scheepsgezellen — die vaktechnisch bijgeschoold zouden moeten worden — uiteindelijk tezamen met de officieren in één groep kunnen worden opgenomen. Daarmee zou een homogene bemanning ontstaan, d.w.z. de bestaande onderverdeling in officieren en gezellen zou verdwijnen....

Flexibele organisatievorm

Praktisch unaniem was men van mening dat in de toekomst een organisatievorm aan boord zou komen die in sterke mate afwijkt van die welke wij thans kennen. Dit zal mede mogelijk worden door een gemeenschappelijke basisopleiding waarin zowel navigatie, werktuigbouw als wellicht electronica worden behandeld. Als vervolg daarop verdere specialisatie in bijvoorbeeld navigatie, werktuigbouw, elektrotechniek, meet- en regeltechniek, ladingbehandeling, veiligheid e.d. Dit zou betekenen dat men naast het verrichten van zijn eigen speciale taak anderen kan assisteren op hun vakgebied wanneer zich daar topbelastingen voordoen. De sterk hiërarchieke aard van de huidige organisatie zal dan worden afgezwakt, doordat meer het accent komt te liggen op overleg en samenwerking van specialisten. Op deze wijze zal een opvarende afwisselend als leider in zijn vakgebied optreden, dan wel als ondergeschikte wanneer hij een ander in diens vakgebied assisteert.

Beginnelingen in de scheepsgemeenschap

zullen, door verdere opleiding, altijd op een hoger niveau moeten kunnen komen. Nieuw aangenomen personeel zal, op basis van hun opleidingsniveau, in de organisatie worden ingepast. Of men nu na lager, middelbaar of hoger beroepsonderwijs wordt gerecruteerd, steeds moet doorstroming mogelijk blijven. Voor degenen die naar de toprang worden gepromoveerd, zal het in ieder geval wel nodig zijn hen speciaal hierop voor te bereiden, bijvoorbeeld d.m.v. cursussen in leidinggeven e.d.

Eerste stappen

Men was het er over eens dat dit toekomstbeeld de noodzaak naar voren brengt reeds vroegtijdig de eerste stappen in die richting te doen.

Het model dat men voor ogen had, zou nu reeds ten dele kunnen worden verwezenlijkt op bestaande schepen. Een aantal stuurlieden en werktuigkundigen zou dan moeten worden bijgeschoold, terwijl het betrokken schip zelf van extra uitrusting moet worden voorzien om als „experimenteel schip” dienst te kunnen gaan doen. Immers, de arbeidsintensieve taken moeten verder worden gemechaniseerd, terwijl ook zoveel mogelijk moet worden getracht de accommodatie aan te passen.

Projectgroep

Na zich uitvoerig over de resultaten van de conferenties beraden te hebben, heeft de directie besloten een projectgroep samen te stellen, die tot taak heeft:

1. de resultaten van de conferenties nader uit te werken;
2. de haalbaarheid van de aanbevolen veranderingen te onderzoeken;
3. een voorstel voor een eventueel experimenteel veranderingsproces aan boord van bijvoorbeeld twee schepen nader uit te werken en aan de directie voor te leggen;
4. het wal- en vlootpersoneel zo uitvoerig mogelijk te informeren en te betrekken bij de voorbereiding en de eventuele doorvoering van het project.

De projectgroep zal worden samengesteld uit walpersoneel alsmede uit varend personeel dat in de voorbereidingsfase op het kantoor werkzaam zal zijn.

Dat het op de hoogte houden van het personeel als zo belangrijk wordt ervaren, komt mede omdat tijdens de conferenties duidelijk is gebleken, dat pas na onderlinge gedachtenwisseling de motivatie kwam. Wanneer men tekortschiet in het bijbrengen van begrip voor deze nieuwe ontwikkelingen, zullen degenen die niet direct bij het project worden betrokken, altijd met een zekere argwaan de gehele ontwikkeling gadeslaan.

Overigens hebben de conferenties duidelijk aangetoond, dat zelfs wanneer men geen proefnemingen in de richting van een „scenario voor de toekomst” zou nemen, het toch noodzakelijk is te zoeken naar wegen om betere communicatie tussen vloot- en walpersoneel in al zijn geledingen tot stand te brengen. Zo is het bijvoorbeeld denkbaar de bijeenkomsten van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen alsmede voor eerste stuurlieden en 2e werktuigkundigen hiervoor dienstbaar te maken, door deze een andere, ruimere basis te geven.



Elke film en elk videoprogramma, vertoond aan boord in het kader van door onze maatschappij geboden ontspanning, lokt verschillende reacties uit. De een vindt de programma's goed, de ander bar slecht, met daar tussen in legio meningen van de opvarenden. Natuurlijk is dit aan de wal evenzeer het geval, maar daar is de keuze groter. De film liefhebber is niet „bioscoop-gebonden” terwijl degenen die zichzelf 's avonds aan de buis kluisteren slechts een andere knop hoeven in te drukken om een ander programma voorgeschoteld te krijgen.

Klachten over de geestelijke verstrooiing aan boord kan men natuurlijk afdoen met „over smaak valt niet te twisten”. Beter lijkt het echter om eens een kijkje achter de schermen te nemen en na te gaan hoe men tot de keuze van de films en de videoprogramma's is gekomen.

Films

Zoals bekend, heeft Shell Tankers een contract met de firma Walport in Londen, op basis waarvan elk met een filmprojector uitgerust schip elke twee weken drie hoofdfilms kan vertonen. Speelfilms van meestal Engelse of Amerikaanse makelei, met in de meeste gevallen een veiligheidsfilm van enkele minuten vooraf.

De kosten van dit verstrooiingsmiddel aan boord van zo'n 43 schepen zijn aanzienlijk. Inclusief de veiligheidsfilms, waarvoor wij extra worden belast, en de huur van de projector is hiermede ruim een half miljoen gulden per jaar gemeoid. Een kostenpost die echter verantwoord lijkt, mits men de speelfilms apprecieert en de veiligheidsfilms ter harte neemt.

Het overslaan van de veiligheidsfilms door sommige operateurs is uitermate te betreuren. Alhoewel men op den duur een groot aantal ervan wel eens zal hebben gezien, betekent dit nog niet, dat alle filmbezoekers de veiligheidsboodschap hebben begrepen, waarbij nog komt, dat men nooit dikwijls genoeg op hetzelfde aambeeld kan hameren. Niet voor niets worden op de vaderlandse t.v. steeds weer dezelfde reclamespots vertoond. En we dachten dat aan de veiligheidsfilms, met als oogmerk het welzijn van de opvarenden, meer waarde moet worden gehecht, dan aan het al of niet gebruiken van grauwsliuier verwijderende wasmiddelen! Maar ter zake: de keuze van de speelfilms.

Bij de keuze van een film-distributie-maatschappij in het begin van de vijftiger jaren stond voorop, dat het in ieder geval nodig was om onze schepen in staat te stellen in vele havens, overal ter wereld, hun filmkisten te ruilen. Immers, in tegenstelling tot de lijndienst, waarbij men tevoren weet in welke haven een bepaald schip over een aantal weken zal binnenlopen, is het bij de „wilde vaart” een onmogelijkheid om regelmatig de schepen vanuit Nederland van „verse” films te voorzien. Toezending per luchtpost stuit op hoge portokosten en bijzonder gecompliceerde douane-voorschriften in vele landen. De schepen een voorraad films meegeven, waarmede zij een groot aantal maanden kun-

nen uitkomen was — en is nog steeds — uitgesloten. Geen enkel distributiebedrijf in Nederland heeft voldoende voorraad voor onze schepen. Om van de extra kosten van het gedurende lange tijd aan boord houden van voldoende films voor drie programma's per twee weken nog maar te zwijgen. Men zocht dus naar maatschappijen, die niet alleen over een grote voorraad films beschikten, maar die films ook verdeeld hadden over een uitgebreid net van agenten, overal ter wereld. Hiervoor komen slechts enkele maatschappijen in aanmerking, waarbij de keuze voornamelijk beperkt is tot Amerikaanse en Britse. De keuze viel op de Britse firma Walport, die zowel Amerikaanse als Engelse films brengt, zulks in tegenstelling tot de Amerikaanse film-distribuanten, die voornamelijk Amerikaanse produkten vertonen.

Keuze

Vele jaren lang kon de firma Walport over een bijzonder groot aantal (steeds weer nieuwe) films beschikken. Film-maatschappijen in Amerika en Engeland produceerden films — al of niet van goede kwaliteit wat de inhoud betreft — aan de lopende band. In ieder geval was er ruime keuze tot enkele jaren geleden meer en meer film-maatschappijen zich gingen toeleggen op de produktie van films met een kortere speelduur, veelal ook in langere series, omdat het televisie-medium een veel vastere kijkersgroep heeft dan de bioscoop.

Aldus werd de keuze voor Walport aanmerkelijk moeilijker, mede omdat een aantal filmproduktie-maatschappijen het standpunt handhaafden, dat films eerst overal ter wereld in bioscopen moesten zijn vertoond, alvorens ze mochten worden verhuurd voor vertoning aan boord. Resultaat: de nog beschikbare films moesten door Walport zo lang mogelijk in roulatie worden gehouden. En als consequentie daarvan: klachten, dat het achteruit ging met de kwaliteit van de films.

Kwaliteit

Nu moet men bij het woord kwaliteit onderscheid maken tussen de inhoudelijke kwaliteit, dus of het een goede of minder goede film is met meer of minder bekende acteurs, en met de kwaliteit van de filmrol. Op talloze plekken gebroken, gelijmd, beschadigd, verbleekt, slechte geluidskwaliteit, stoffig, enz. Films die tamelijk lang in roulatie zijn geweest, op talloze schepen door veelal ondeskundigen zijn behandeld (dikwijls zelfs mishandeld), zullen bij aankomst aan boord in vele gevallen alleen maar ergernis wekken. Bij aankomst van een schip in de haven komt de agent met nieuwe filmkisten, terwijl — helaas — niet in alle gevallen de oude kisten klaar staan voor aflevering. Nog snel worden de filmrollen verzameld en in de te ruilen kisten gestopt. De kans dat daarbij enkele rollen net in de verkeerde kisten zijn gedaan, is groot, zoals ook op onze schepen talloze malen is ervaren. Men geniet dan van een spannende film, maar bij het zoeken van de derde

of vierde rol blijkt deze niet in de filmkist aanwezig. Met andere woorden: bij ontvangst van een filmkist controleren of de inhoud klopt is strikt noodzakelijk wil men latere teleurstelling voorkomen.

Natuurlijk is het onmogelijk om in de korte spanne tijds waarin de filmruil plaatsvindt, ook nog na te gaan of de rollen wellicht mishandeld zijn aan boord van het vorige schip. En helaas is dit zeker bij films die al lange tijd in roulatie zijn geweest, bijzonder dikwijls het geval. Een onzer schepen rapporteerde kortelings, dat de gebroken filmrollen met plakband (!) provisorisch aan elkaar waren gezet. In het Londense kantoor van de firma Walport werden zelfs filmrollen ontvangen, die op verschillende plaatsen nota bene met pleister aan elkaar waren gehecht.

Hierdoor mist men niet alleen een aantal beelden, wat op zichzelf nog niet zó erg is, maar de projector raakt defect, waardoor de gehele filmvertoning een compleet fiasco wordt.

Controle

Natuurlijk is het primair de taak van de Walport agenten om kisten met films, die na ruil beschikbaar zijn gekomen, te controleren op dergelijke mishandelingen en dit te corrigeren. Maar in de meeste havens is de film-agent hiertoe niet gemachtigd door allerlei douane-voorschriften. Hij kan ze in entrepot zetten, maar moet er verder van af blijven. In Hamburg is de douane zelfs zo strikt, dat een kist met films die wordt geland wegens de slechte beeldkwaliteit, niet eens naar het Londense kantoor van Walport mag worden opgezonden!

Een dergelijke kist moet weer aan boord van een deelnemend schip worden geplaatst, waarbij de Walport agent de gezagvoerder verzoekt zo vriendelijk te zijn deze in Londen aan de wal te zetten, opdat de films in het Walport-kantoor kunnen worden hersteld.

Ondanks al deze moeilijkheden slaagt men er in Londen in heel wat films te achterhalen, die een spoor van ergernis voor de filmbezoekers hebben veroorzaakt. Alleen al wat betreft de „gemengde” groepen, dus filmrollen die niet bij elkaar horen, stonden er in het begin van dit jaar zo'n 300 in de rekken. En maar wachten tot de andere „gemengde” groepen boven water komen, want ook die zijn dus incompleet. Zodra op een voucher de aantekening is gemaakt door de stuurman belast met het beheer, dat het een „mixed group” is, wordt getracht telegrafisch de agent te achterhalen die deze kist in zijn bezit heeft, met de opdracht de groep naar Londen te zenden. Als de douane-voorschriften dit ten minste toestaan.

Maar men doet er natuurlijk verstandig aan bij ontvangst aan boord een dergelijke gemengde groep te weigeren. Dus even de titels op de rollen controleren. Een werkje dat misschien vijf minuten aandacht vraagt, maar uren misnoegen kan voorkomen. En films die bij vertoning op onjuiste wijze blijken te zijn gekit, alsnog herstellen volgens de gebruiksaanwijzing in het Walport-boekje. Niet voor niets zijn de benodigde materialen daarvoor

● Nieuwe films ● Rollerball ● 3 Days of the Condor ● Earthquake
● Pink Panther ● The Towering Inferno ● The Streetfighter ● Frenzy
● Jaws ● Man from Hong Kong ● Rollerball ● 3 Days of the Condor

aan boord van elk deelnemend schip geplaatst.

Recentelijk ontvingen wij bericht van een onzer schepen, dat men er aan boord toe was overgegaan om de films reeds vóór vertoning te controleren, opdat de filmavond zelf een onverdeeld succes zou worden. Op zichzelf een bijzonder goede maatregel, die echter veelal in de praktijk afhangt van de animo van operateur en/of filmaanshouwers.

Meer aanbod

Wij hadden het over het dalende aantal films beschikbaar voor vertoning in bioscopen en — al of niet gelijktijdig — in huur gegeven voor vertoning aan boord. Juist in het afgelopen jaar is er een kentering geweest, in zoverre dat het aantal geproduceerde films weer iets is toegenomen, waarbij ook een daling is waar te nemen in films met „sex” en „geweld”; in de plaats daarvoor raakt men weer meer op de romantische en avontuurlijke toer! Tevens begint bij film-maatschappijen het besef door te dringen, dat zij zichzelf niet benadelen door films ook in huur te geven aan maatschappijen als Walport, die zorgen voor vertoning aan boord van zeeschepen. Met andere woorden: er is weer wat uitbreiding van het film-materiaal mogelijk geworden. Toch wordt niet iedere film zonder meer in huur genomen voor vertoning aan boord. En alhoewel dit wellicht op het eerste gezicht doet denken aan „censuur”, gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat een bewuste selectie plaatsvindt. Niet dat men sex of moord helemaal uitbant. Maar het distribueren van harde porno-films — waarvan er de laatste jaren zo veel in bioscopen draaien — aan de schepen zou niet juist zijn. Niet iedereen stelt hierop evenzeer prijs. En heeft men aan de wal de mogelijkheid om uit de verschillende films die er in een bepaalde week draaien, een bewuste keuze te maken als men naar de bios wil, aan boord dient in principe elke film voor een zo groot mogelijk aantal opvarenden aantrekkelijk te zijn. Wrede of op an-

dere wijze aanstootgevend films zouden een deel van de opvarenden minder goed bevallen; zij zouden dus van dit ontspanningsmiddel verstoken blijven. Ook films waarin religie wordt bespot, of films met een sterk politiek accent worden geweerd. Nogmaals, niet om censuur uit te oefenen, maar om die films welke aan boord worden vertoond, voor een zo groot mogelijk publiek aantrekkelijk te houden. Een film als de „Exorcist”, die ook aan de wal stormen van protest heeft veroorzaakt, komt dus niet in circulatie, ook al is deze film aan Walport in huur aangeboden.

Er worden echter ook maatstaven gehanteerd als: hoe was de recensie over bepaalde films in de pers, zijn het volkomen onbekende acteurs of is hun faam dusdanig dat die garant staat voor de kwaliteit. Is het aanbod dan nog niet genoeg, dan moet ook de huur van films met minder bekende acteurs in overweging worden genomen.

Nieuwe films

Wie uit het voorgaande de conclusie trekt dat, met al de maatstaven die men hanteert, de spoeling wel dun wordt, heeft ten dele gelijk. En er zijn niet onbepaald films verkrijgbaar voor vertoning aan boord. Men dient ook rekening te houden met de gevoelens van meevarende echtgenotes. Maar dat daarvoor geen enkele pittige film aan boord komt, is beslist onjuist. Trouwens, een deel van de klachten die ons kantoor bereiken is juist, „te veel sex, te veel bloed”. Het gaat om de gulden middenweg. Een groot deel van de films die besproken worden in „Wacht te Kooi” en waarvan men nogal eens beweert, dat die nooit aan boord komen, is wel degelijk in roulatie genomen. En het zijn niet alleen de romantische die worden ingehuurd.

Een film als „Jaws” bijvoorbeeld, waar de kranten vol van staan en waar toch ook menig bioscoopbezoeker wat bleekjes vandaan komt, is wel degelijk ingehuurd en komt! En er wordt niet één exemplaar van gehuurd,

want altijd huurt men een veelvoud van elke film. Vandaar ook de noodzaak goed op de nummers te letten van de filmkisten, opdat men niet voor de tweede maal een zelfde serie films aan boord ontvangt.

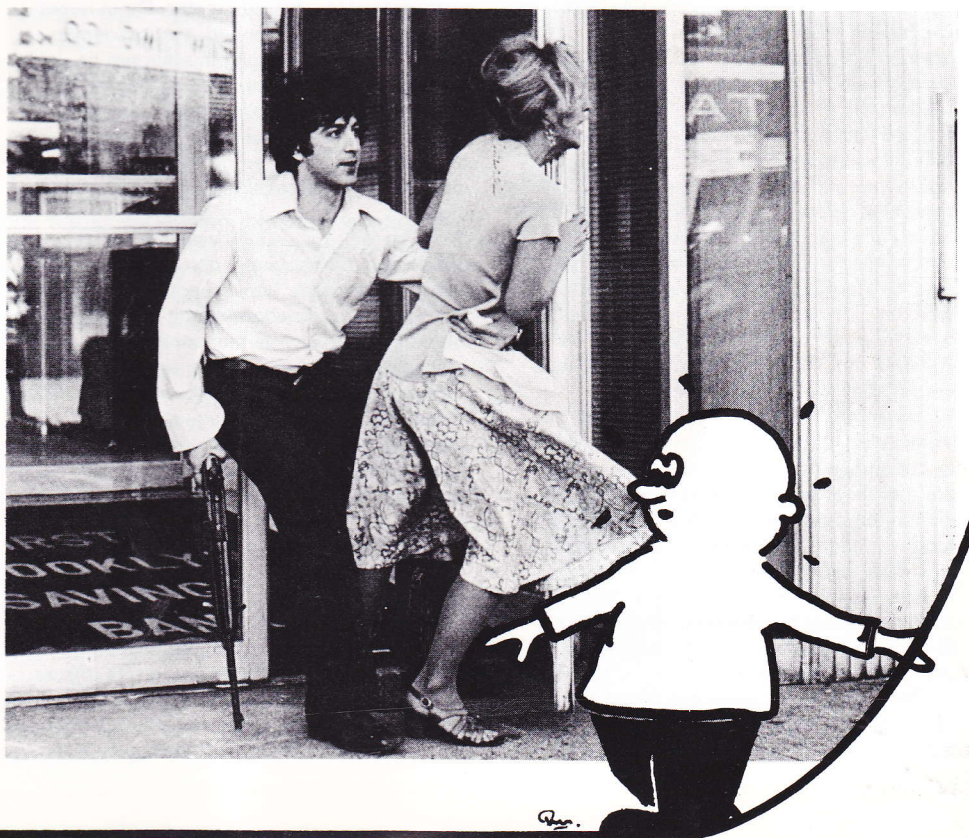
Van een film die door de pers als matig tot redelijk wordt beschouwd, worden er maar 8 kopieën betrokken. Is de film beschouwd als „goed”, dan loopt het aantal in roulatie gebrachte films al snel op tot 20 stuks. Blijkt het een werkelijke topser te zijn, dan worden zo'n 24 tot 32 kopieën ingehuurd en over de schepen verdeeld. En de verdeling is niet alleen aan die vaartuigen die juist een Engelse haven binnenlopen, want des te groter het aantal kopieën, des te meer er worden uitgevlogen naar Singapore, Yokohama, Kaapstad en andere belangrijke aanloophavens. Kaapstad neemt daarbij wel een heel bijzondere plaats in, tegen de vierduizend omruilingen per jaar!

Toch houden de film-maatschappijen zelf nog een flinke vinger in de filmpap, als we het eens zo mogen uitdrukken. Zij zijn het die bepalen hoe lang de films aan boord mogen worden gedistribueerd. En om dan toch aan voldoende nieuwe films te komen, moeten ook wel eens producties worden aangekocht, waarmede Walport ook niet al te gelukkig is. Franse bijvoorbeeld, of Spaanse. Nu zal niemand hiertegen op zichzelf bezwaar hebben, zeker niet onze Spaanse scheepsgezellen, als het maar goede films zijn. Maar Walport handhaaft — terecht dachten wij — wel het standpunt, dat de films toch ten minste in het Engels moeten zijn nagesynchroniseerd. Op zichzelf zou dit voor onze schepen wellicht niet zo nodig zijn, maar Walport voorziet een veelheid van vloten van talloze nationaliteiten, waarbij Engels toch wel de meest universele taal is.

In een volgend artikel zullen wij eens nagaan hoe het met de video-vertoningen aan boord staat, hoe de mening daarover is en wat de mogelijkheden zijn om ook Nederlandse programma's te gaan brengen.

● The Return of the Pink Panther ● Jaws ● The Streetfighter

ACHTER DE SCHERMEN



ke ● The Return of the
nch Connection ●
r ● Earthquake ●

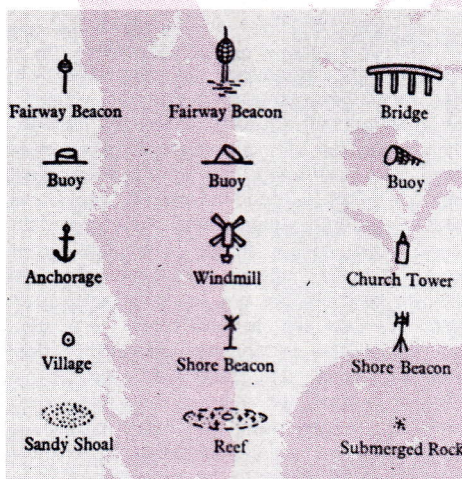
SCHEEPS CURIOSA UIT DE 17e EEUW

Dit jaar wordt herdacht, dat 300 jaar geleden Michiel Adriaanszoon de Ruyter overleed. Als jongen van 15 jaar naar zee, om op 69-jarige leeftijd te sneuvelen als opperbevelhebber van de vloot der Nederlanden. De ouderen zullen zich nog herinneren hoe zij op school de jaartallen moesten opdreunen van de zeeslagen waaraan hij deelnam. Tegenwoordig is dit op vele scholen niet meer het geval, de geschiedenislessen hebben een geheel andere vorm gekregen. Toch worden wij allen nog voortdurend aan de zoon van de bierdragersknecht uit Vlissingen herinnerd: in veel steden is een De Ruyterstraat of een De Ruyterkade. Degenen die zich voor de scheepvaart bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt, krijgen een „De Ruyter-medaille” uitgereikt. Er zijn „De Ruyter”-scholen, zelfs een hogere zeevaartschool, namelijk die in Vlissingen, in welke plaats ook een standbeeld staat van De Ruyter. En wie uit belangstelling voor de zeevaart in vroeger tijden een bezoek brengt aan het Historisch Scheepvaartmuseum in Amsterdam, komt er niet alleen portretten tegen van De Ruyter, maar kan ook de zaal bezichtigen alwaar hij van de Admiraliteit de opdracht kreeg naar de Middellandse Zee te vertrekken om er slag tegen de vijand te leveren. En dat met een veel te kleine vloot! Gedenkwaardig zijn de woorden die hij daarbij sprak: „de Heeren hebben mij niet te verzoeken, maar te gebieden, en al werd mij bevolen 's Lands vlag op één enkel schip te voeren, ik zou daarmee in zee gaan, en daar de Heeren Staten hunne vlag betrouwen, zal ik mijn leven wagen”. Waarmede hij overigens niet bedoelde de slaaf van de Staat te zijn, maar veeleer zijn opdrachtgevers duidelijk de les wilde lezen. Woorden die het in deze tijd niet meer doen? Voor velen niet meer, alhoewel toch niet valt te ontkennen dat er alom nostalgic is naar die tijd. En al gaat het daarbij niet om de mentaliteit die toentertijd heerste op de vloot, toch wel naar de curiosa, naar al die merkwaardige voorwerpen waarvan men zich vroeger aan boord bediende. Men behoeft zich hierbij niet te beperken tot de 17e eeuw. Slechts uiterst weinig van hetgeen als „scheepscuriosa” wordt aangeboden, dateert uit De Ruyter's tijd. Maar dat neemt niet weg, dat enige oriëntatie omtrent hetgeen zo'n 300 jaar geleden aan boord werd gebruikt en

gemaakt, houvast kan bieden voor degenen die door scheepsantiek geboeid raken.

Nautische voorwerpen

Het zijn voornamelijk nautische voorwerpen uit lang vervlogen dagen die het meest tot de verbeelding spreken. Als we ons beperken tot de 17e eeuw, waarin De Ruyter de zeeën bevoer, dan blijkt dat die nautische uitrusting nog maar zeer beperkt was. Zeekaarten, ja, die waren er al. De oudste zeekaart ter wereld dateert uit de 13e eeuw en wordt bewaard in de Nationale Bibliotheek in Parijs. In het begin van De Ruyter's loopbaan verschenen juist de eerste gedrukte zeekaarten, met de gebruikelijke tekens voor boeien, ankerplaatsen, riffen en zandbanken. Hydrografische diensten waren er nog niet, dus de uitgifte van de kaarten was geheel in handen van particulieren.



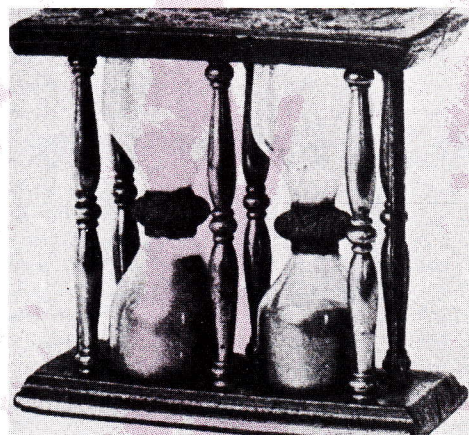
Ook parallel-linealen gebruikte men reeds om de koers op de kaart uit te zetten. Op lange reizen nam men veelal ook een globe mee, die soms meer decoratief dan informatief was. Schrijnwerkers en graveurs leverden toen degelijk kwaliteitswerk, hetgeen niet altijd gezegd kan worden van de tekening op de bol. Toch werden ze wel degelijk als hulpmiddel gebruikt voor de plaatsbepaling, mede mogelijk gemaakt door hun bijzonder grote afmetingen. De doorsnede van de bol was soms meer dan een meter. De in koper uitgevoerde meridiaanrand, met gradenverdeling, stelde de zeeman in staat om de plaatselijke tijd, de duur van de dag en de ondergangstijd van zon en maan bij benadering af te lezen. Ook voor het bepalen van de kortste route waren deze, van papiermaché en gips gemaakte bollen, middel bij uitstek.

Er waren ook nauwelijks astronomische problemen, omdat veelal ook een planetarium werd meegevoerd. Een apparaat dat, behalve met een de aarde voorstellend bolletje in het midden, uitgerust was met zonnewielen en rondsels, die de keerkringen en breedtecircels voorstelden. Het geheel, somtijds gevat in een keurig foudraal, mag worden beschouwd als een heel bijzondere curiositeit. Ook werd nog gebruik gemaakt van een zee-astrolabium, een apparaat, meestal cirkelvormig en van koper, dat met behulp van gegraveerde schalen en schijven vele sterrekundige gegevens kon verstrekken. Het had bovendien een draaibare alidade, met vizier voor hoogtemeting. Men kan het beschouwen als een soort voorloper van de sextant, maar dan wel een heel verre. Na de 17e eeuw zijn ze niet eens meer gemaakt, althans niet voor gebruik op zee. Als we een of andere curiositeit uit de tijd

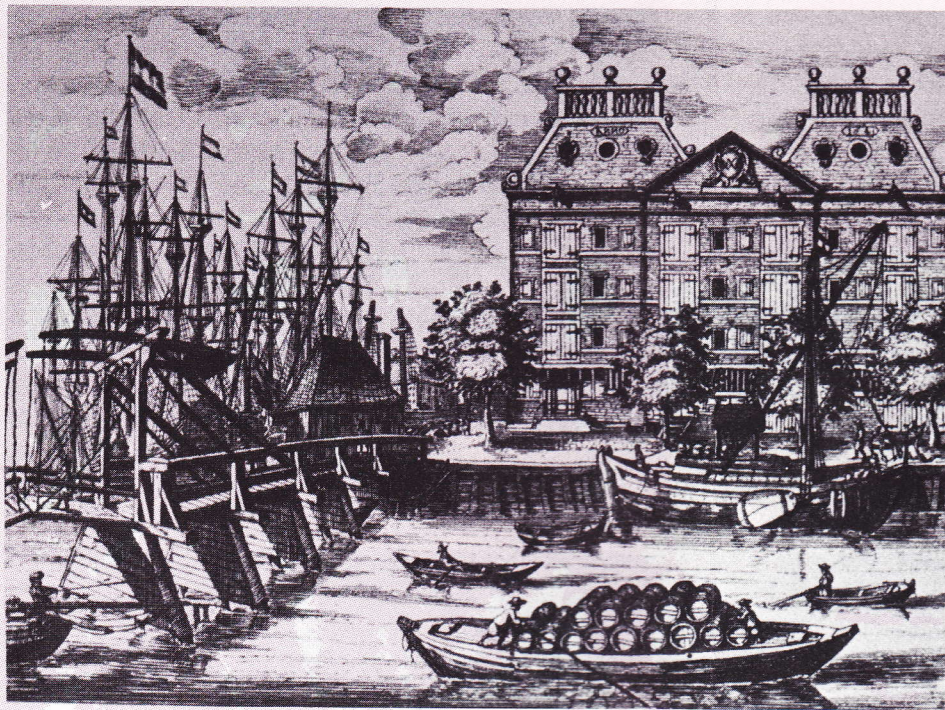
van Michiel Adriaanszoon De Ruyter als decoratie in onze 20-eeuwse huiskamer willen hebben, kunnen we overigens wel vergeten nog een van de hiervoor genoemde artikelen te bemachtigen. Ze zijn uiterst zeldzaam. Als we bij antiquairs eens een nautische curiositeit zien, is het altijd op letten geblazen, want niet alles dat wordt aangeprijsd als daterend uit de 17e eeuw, verdient dit etiket. Net zo goed als „antiek” koperwaar in vele gevallen rechtstreeks uit een fabriek komt en de ouderdomsver-schijnselen er kunstmatig op zijn aangebracht door het bij voorbeeld enkele dagen in mest ondergedompeld te houden, is er ook bij te koop aangeboden scheepscuriosa heel veel kaf onder het koren. Eikenhouten kistjes, gelooft en beschoten met hagel, mogen dan 17e eeuws aandoen, ze dateren uit deze eeuw, ondanks de aanprijzing dat in vroeger tijden de scheepspapieren erin werden opgeborgen!

Tijdmeting

Men ziet tegenwoordig nogal eens van die grote zandlopers. Zij worden zowel nieuw in kunstzaken als „oud” bij antiquairs aangeboden. De kans dat onder de oude „breekbare” zandlopers er zijn daterend uit de 17e eeuw, is uiterst klein. Maar dergelijke zandlopers werden wel degelijk in de tijd van Michiel aan boord meegevoerd. Weliswaar waren vanaf het begin van de 17e eeuw lijsten aan boord beschikbaar, met de tijdstippen van opkomst en ondergang van zon en maan in bepaalde gebieden, maar om tussen deze tijdstippen in de tijd te kunnen bepalen gebruikte men, bij afwezigheid van horloge of scheepsklok, de zandloper. Overigens stond het in De Ruyter's tijd niet bekend als zandloper, maar als „glas”. Vandaar ook het „glazen slaan” op de scheepsbel, waarmede de tijd werd aangegeven.



Uiterst nauwkeurig waren ze niet. Het was voor de 17e eeuwse makers namelijk vrij moeilijk om een glas te maken met de juiste doorsnede tussen de bollen. Veelal nam men daarom zijn toevlucht tot twee aparte bollen, waartussen men een metalen plaatje plaatste, waarin een klein gaatje was geboord. Wel bracht dit het risico dat op die wijze vocht in het zand zou komen, hetgeen voor een zandloper funest is. Daarom werd de verbinding tussen bollen en plaatje met lak verzegeld, waarover ook nog een touwen bindsel kwam. Het geheel werd daarna tussen twee plankjes gemonteerd, die met koperen of houten zuilen werden verbonden. Het plaatje en de lakverzegeling zijn al een aanduiding of hetgeen wij wellicht bij een antiquair nog aantreffen, werkelijk oud is. Overigens nog geen bewijs, dat het om een



„scheeps” curiositeit gaat, want ook te land waren zandlopers niet onbekend. Aan boord gebruikte men zandlopers van verschillende tijdsduur. Die van een minuut of deel daarvan werden gebruikt bij het opnemen van de logsnelheid. Die van een half uur, vol uur of zelfs van twee uur werden op de wacht gebruikt. Wanneer een half-uur-bol vol was, zette de roerganger het glas om, waarbij hij één slag op de scheepsbel gaf: één glas. Dit herhaalde zich tot acht glazen werden geslagen en de 4-urige wacht ten einde was. Uiteraard mocht de roerganger het glas niet te vroeg omdraaien om aldus zijn wacht te bekorten! Overigens werden de meeste wachten op den duur toch iets korter, want het zand sleep zichzelf aan de doorgang, werd fijner en het glas liep sneller leeg.

Er waren vele soorten zandlopers, soms vier naast elkaar in één houder, die respectievelijk een, twee, drie en vier kwartieren aangaven. Ook bestonden er glazen voor een half, heel, anderhalf en twee uur. Of vier bollen boven elkaar in een gemeenschappelijke houder, alle met elkaar verbonden, dus als het ware met een onderverdeling in kwartieren.

Over de tijdmeting aan boord zou nog wel meer te vertellen zijn. Uiteindelijk wilde men al in de oudheid weten hoe laat het was en bovendien waar men zich bevond. Er zijn dan ook heel wat andere instrumenten geweest die de zeevaarder de helpende hand op dit gebied reikten: zonne- en maanwijzers te land hadden hun evenpool aan boord in houten of metalen plaatjes, in de vorm van een kwartcirkel, met schietlood en vizieren. Kwadranten, oktanten en uiteindelijk sextanten. Maar vergist u zich niet: oude sextanten, hoe aantrekkelijk ook, dateren nooit uit de 17e eeuw, zij zijn van veel latere datum maar daarom natuurlijk voor een verzamelaar niet te versmaden.

Hetzelfde geldt min of meer voor een kijker. Er waren wel kijkers op enkele 17e eeuwse schepen, doch ze waren nog uiterst zeldzaam. Pas in de 18e eeuw slaagde men erin deze beter uit te voeren. Het probleem was namelijk dat de lenzen slechts van zeer

middelmatige kwaliteit waren. Met korte brandpuntafstand was de chromatische afwijking zo schrikbarend, dat men liever het blote oog vertrouwde. Met lange brandpuntafstand ging het iets beter, maar wilde men het waargenomen schip wat dichterbij halen, dan moesten heel wat delen worden uitgetrokken, waardoor de kijker wel 1 à 1½ meter lang werd. Ga daar maar eens mee werken op een slingerend schip! Bovendien kon men in de 17e eeuw nog geen metalen buizen trekken; men behielp zich met kartonnen kokers, vier-, zes- of achthoekig. Ook houten kokers kwamen voor, of kokers gemaakt van papier en bekleed met leer, perkament, haaienvel, zeildoek of touw.

Wapens

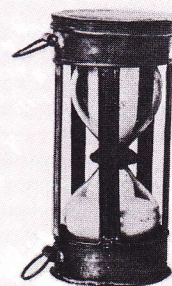
We zouden aan de voorwerpen die zo'n 300 jaar geleden aan boord werden gebruikt, nog vele regels kunnen wijden. Alleen al de wapens die de opvarenden ter beschikking stonden (en die ze veelal ook hard nodig hadden, want praktisch elke koopvaarder was een semi-oorlogsschip, al was het alleen maar om de kapers van het lijf te houden) vormen een hoofdstuk apart. Ze worden nu ook als een kostbare curiositeit gekoesterd, al dateert het overgrote deel van oude steek-, slag- en vuurwapens die wij bij antiquairs aantreffen, beslist niet uit de tijd van De Ruyter. Bovendien vormen de op de 17e eeuwse koopvaardij- en oorlogsschepen gevoerde wapens — voorzover er nog exemplaren te koop zijn — slechts een klein deel van al het wapentuig dat werd gebruikt.

Te land wist men immers ook van vechten, al waren de legers nogal ongeordend. Een afbeelding van een anker op een wapen is nog geen doorslaggevend bewijs dat het op zee werd gebruikt. De Vereenigde Oost-Indische en ook de West-Indische Compagnie hadden voorschriften waaraan het wapentuig moest voldoen, die voor echte verzamelaars nog enig houvast bieden. Maar voor de rest is uitgebreide studie nodig over de vele soorten slag- en steekwapens. Of over de musketten met „lopende kogels van 12 in 't pont!”. Maar goed, curiositeiten zijn er bij goed zoeken nog wel, al komen wij dan langzamerhand op de voorwerpen door de opvarenden zelf gemaakt.

Eigen maakfels

De liefde van vele 20e eeuwers voor een oude zeemanskist is nog steeds groeiende. Hoe modern men z'n huis ook inricht, een of meer antieke meubelstukken of gebruiksvoorwerpen passen goed in het geheel. Aan een oude kist, met al de romantiek waarmee het is omgeven, is nog wel te komen. Al is het ook hierbij moeilijk de juiste periode vast te stellen. Als ze op het land waren vervaardigd, zal de signatuur van de maker, zeker van de slotenmaker, een aanduiding kunnen zijn. Maar ze werden ook dikwijls door de zeeman in z'n vrije uren aan boord gemaakt, met liefde bewerkt en van allerlei voorstellingen voorzien. Aan dit laatste hebben we enige houvast om de eeuw van aanmaak vast te stellen, maar het is geen garantie.

Na veel speurwerk kan de liefhebber nog wel andere curiosa verkrijgen die door de opvarenden zelf zijn gemaakt. Bij voorbeeld scheepsmodellen (die in fles zijn van latere datum), graveerwerk en handwerk. Met graveerwerk doelen we speciaal op de benen voorwerpen die met eindeloos geduld en soms op kunstzinnige, soms op onbeholpen wijze door de zeeman uit de 17e eeuw werden gemaakt. Ivoor van potvis- en walrustanden leende er zich bijzonder toe, maar ook van vee dat na slachting aan boord geschikte beenderen opleverde voor allerlei voorwerpen. Van naaldenkokers tot schrijfbuizen, van dobbelstenen tot deurenknoppen en oorknopen. Men begon met te polijsten, daarna met een mes te snijden of met een naald te graven om ten slotte met zeehonde- of haaienvel het geheel weer glad af te werken. Afbeeldingen werden gekopieerd, de meer inventieve makers sneden en graveerden hele zeeslagen, visvangst, landschappen, soldatenvolk of vrouwenkoppen. En wie dacht dat naaien en borduren een uitsluitend vrouwelijk tijdverdrijf was, komt van deze dwaling wel terug als hij de prachtige beurzen ziet die aan boord werden vervaardigd. Merkwaaardige voorwerpen zijn er aldus tot stand gekomen in de vrije uren die ook de manschappen onder Michiel Adriaanszoon de Ruyter hadden. Het waren niet alleen vechtjassen, het was niet uitsluitend krijgsvolk dat aan boord vertoefde. Zonder de ervaren zeelieden, die jaren achtereen aan boord dienstdeden, eigenlijk nauwelijks elders een tehuis hadden, maar door hun vakmanschap onder alle omstandigheden koers en vaart wisten te behouden, was het voor De Ruyter mogelijk z'n stempel te drukken op het maritieme gebeuren in de 17e eeuw. En willen wij curiosa uit die tijd verwerven, dan is het strikt nodig — om latere teleurstelling te voorkomen — dat men zich tevoren in de musea oriënteert omtrent datgene waarnaar onze belangstelling uitgaat. Wellicht komt er dan ook meer begrip voor de tijd waarin De Ruyter leefde, voor de door hem verrichte daden en al datgene wat het toch de moeite waard maakt in 1976 nog eens 300 jaar terug te kijken.



TERUG VAN WEGGEWEEST

In tegenstelling tot de artikelen die wij tot heden onder deze kop brachten en waarbij de „uitgeleende” officieren dienst hadden gedaan op een sleepboot en een cruise-schip, deze keer de belevenissen van een stuurman die een kijkje achter de schermen van concurrent Chevron ging nemen. En gedurende een drietal maanden ook door zijn vrouw werd vergezeld. Voor ons een reden om zowel met hem als met zijn echtgenote te praten.

Op de vraag destijds of hij er bezwaar tegen had voor één dienstperiode te worden uitgeleend aan Chevron, antwoordde 2e stuurman Ries van der Heiden onmiddellijk ontkennend. „Waarom zou ik er bezwaar tegen hebben gehad? Je praat aan boord zo dikwijls met collega's hoe het nou bij die maatschappij zou zijn of bij die. En het antwoord weet je nooit zeker. Er doen wel allerlei verhalen de ronde, maar je wilt het toch zelf wel eens meemaken?”. Welnu, hij heeft fijn gevaren op de „Chevron Rome”, wil — als de omstandigheden dit nodig maken — best nog eens zo'n dienstperiode, maar zou toch nooit bij de Shell weg willen. „En dat zeg ik nu niet om in een goed blaadje te komen, maar gewoon omdat ik het eerlijk meen. De voorwaarden zijn er zo ongeveer hetzelfde, althans ze komen financieel op hetzelfde neer; de stemming aan boord van de gloednieuwe „Chevron Rome” van 276.000 ton was goed. Het eten was er perfect, de vaart min of meer identiek aan die van onze grote schepen, maar ik ben nu eenmaal als leerling bij Shell Tankers begonnen en er is voor mij geen enkele reden om met jaloezie naar de Chevron-collega's te kijken. Trouwens, zo voegt stuurman Van der Heiden eraan toe, er waren aan boord van dat schip enkele officieren die vroeger bij ons hebben gevaren. En weet u wat nu juist het opvallende is? Zij staan nog steeds bijzonder positief tegenover de Shell en dat zegt mij ook wel wat”.

De koffie in de bescheiden, maar bijzonder gerieflijk en gezellig ingerichte boerenwoning van de familie Van der Heiden in Zevenhuizen is inmiddels bruin geworden. En of het nu aan de heerlijke geur daarvan ligt of aan het breken van het ijs als het eerste bakkie is genuttigd, er komen toch details los die juist aantonen dat er wel degelijk verschillen zijn. De meest markante is wel dat — zoals deze stuurman tot zijn verbazing merkte — er op Chevrontankers geen uniform wordt gedragen. „Nooit en te nimmer. Iedereen heeft een aantal korte witte uniformbroeken voor de warme gebieden bij zich, maar voor de rest is het burgerkleding.

Aan tafel, in de bar, maar ook gedurende het



werk. Tenzij je natuurlijk een overall aan moet vanwege het werk. In koude gebieden krijg je verdraaid lekker warme duffels te lenen, onooglijk van kleur, namelijk felgeel, maar wel prettig als je geen warme jas hoeft mee te nemen".

Overigens blijkt, dat de opvarenden van de „Chevron Rome", ondanks hun burgerkloffie, wel degelijk zich speciaal kleden voor bijvoorbeeld de zaterdagavond. „Daar maakten ze aan boord van dit schip gewoon een heel bijzondere avond van. Ik moet hier nadrukkelijk aan toevoegen, dat dit op sommige van onze schepen ook zo is. Het hangt helemaal af van de sfeer die er onder de opvarenden heerst. Maar die was op de „Rome" bijzonder goed".

Dit werd op deze spiksplinternieuwe tanker kennelijk ook in de hand gewerkt doordat alle officieren — slechts 12 in totaal — allen op één dek waren ondergebracht. De hutten waren kleiner dan op onze moderne schepen, ook minder „aangekleed". Daar stond dan weer tegenover dat de vrije tijd grotendeels werd doorgebracht in de barruimte. „En dat niet alleen om er een borrel te drinken, maar ook voor de koffie 's morgens en ook wanneer men gewoon in z'n vrije tijd wat wilde lezen. Met uitzondering van de gezagvoerder, die dit nodig had bij ontvangst van havenautoriteiten, had niemand drank in z'n hut. De borrel nam je in de bar, vaste prik; de dames belastten zich met de administratie".

Mevrouw Van der Heiden, die zoveel mogelijk gedurende elke dienstperiode van haar man hem een paar maanden vergezelt, merkt hierbij op, dat door het gemeenschappelijk samenzijn in deze ruimte, zij als vrouw er ook eerder toe kwam om daar alleen binnen te stappen als haar man dienst had. „Ook in de eetsalon was het op de „Chevron Rome" één grote familie. Een ieder had wel z'n min of meer vaste plek, maar het was aan één grote tafel".

„Natuurlijk vond over en weer uitwisseling van gegevens plaats", zo hervat stuurman Van der Heiden zijn verhaal, „maar als u bedenkt, dat zowel de hoofdwerktuigkundige als de 1e stuurman vroeger bij ons hebben gevaren, dan was het voor hen meer bijpraten. Wat is er bij jullie veranderd, hoe regelen ze dit of dat nu? Men was bijvoorbeeld bijzonder verbaasd te merken, dat ik zelfs als „uitgeleende" officier Tussen Schip en Ka aan boord ontving. Zij moeten het doen met een maandelijks velletje, met de laatste mutaties. Men vond de band die de Shell kweekt, de zorg die ook op de achtergrond wordt besteed, bijzonder goed. Om nog maar niet te spreken van onze pensioenvoorziening. De Shell had verder als voorwaarde gesteld, dat ik hoogstens vijf maanden uit mocht zijn. Daar heeft Chevron zich keurig aan gehouden, precies op de dag af. Maar m'n tijdelijke collega's waren er wel jaloers op, want zij varen 6 maanden, als het niet langer wordt. De regeling voor het meevaren van echtgenoten is min of meer identiek; zij krijgen wel de helft van de passagekosten zowel heen als terug, maar nooit hotelkosten vergoed. Het komt financieel dus wel ongeveer op hetzelfde neer".

Noch Ries van der Heiden noch zijn vrouw zijn gedurende de vijf respectievelijk drie maanden dat zij aan boord waren, ooit aan de wal geweest. De vaart was, net als bij onze grotere schepen wel eens gebeurt, zodanig dat het er gewoon niet van kwam. In hun geval was het heen-en-weer tussen de P.G. en Freeport (U.S.) en Canaport (Canada), dus er was gewoon geen gelegenheid

voor passagieren.

„De maaltijden, ja, daar wil ik toch nog iets van vertellen, want die werden werkelijk opgebouwd tot een sociaal hoogtepunt. Men voer met scheepsgezellen van Indiase nationaliteit, met een prima kok, die grote eer in z'n werk stelde. Alles werd opgesmukt als zaten we in Hilton. Er was ook een menucommissie, waarin onder andere de dames waren vertegenwoordigd. Gezamenlijk werd overlegd, aan de gezagvoerder een voorstel gedaan, waarna de kok er met vreugde mee aan het werk ging. En het resultaat was altijd voortreffelijk, waarschijnlijk mede doordat de man, net als zijn collega's, prima Engels sprak en ons dus goed begreep".

Werkzaamheden

Stuurman Van der Heiden vindt, dat hij er veel heeft geleerd. Dit komt omdat hij nog nooit op een van onze schepen met centrale lading-controlekamer heeft gevaren, of op een schip met een inert-gas-installatie. En als nieuw schip had de „Chevron Rome" dit wel. „Bovendien, alle instructieboeken stonden nog voor het grijpen klaar, dus je kon je er gelijk in verdiepen. Vooral die controlekamer was voor mij een openbaring. Alleen de pompman is, bij laden en lossen, op dek. Wel gek vond ik het dat op zo'n modern schip niet alle tanks met een vaste gunclean zijn uitgerust. Nu moesten ze nog met Butterworth slangen lopen slepen. In de machinekamer is er dit verschil, dat er altijd maar één man op wacht is. De tweede werktuigkundige is altijd in de dagdienst. De twaalf officieren bestonden uit: gezagvoerder, 3 stuurlieden plus een leerling, de hoofdwerktuigkundige, een 2e, 3e, 4e, 5e en een assistent. Daarbij nog de sparks als twaalfde en dat was het. Bij binnenkomst in Rotterdam mag iedereen naar huis, er komt dan een tijdelijke ploeg voor het lossen aan boord. Maar als je wordt afgelost, waar dan ook, dan mag je nooit van boord voordat het laden/lossen gereed is".

Van der Heiden kreeg als 2e niet het toezicht op de sloepen en brandblusmiddelen. Dat doet de 3e. Hij kreeg daarentegen wel het



beheer over papier, potloden en alles wat daar zo al bijhoort. En dan de kaarten bijhouden, hetgeen op dit schip een ondankbare taak was. „Weet u, ze hadden gedeeltelijk Britse kaarten, gedeeltelijk Amerikaanse. En wat ze ontvangen is niet bijgewerkt. Nou, ga daar maar eens aan zitten. M'n Shell-collega Geesink, die me kwam aflossen, keek er ook even vreemd van op. Die Amerikaanse kaarten waren wel machtig als je op de Oostkust zat, vanwege de Loran".

Terwijl haar man zo alle bijzonderheden van de reis en van z'n werk vertelt, heeft mevrouw Van der Heiden alweer nieuwe koffie ingeschonken. Zij houdt zich bescheiden op de achtergrond, terwijl in dit geval toch ook haar ervaring telt. „Nou ja, het gaat toch in de eerste plaats om het werk. Maar nou u het zo vraagt, het was voor mij een bijzonder prettige reis. Maar dat kwam ook, omdat er vier meevarende dames waren en dat had ik nog nooit op een Shell-tanker meegemaakt. Maar ook op m'n reizen bij onze eigen maatschappij heb ik het altijd naar m'n zin gehad, geloof u me. Alleen voelde je je hier nooit eenzaam, omdat je altijd aanspraak had. En persoonlijk, maar dat hangt grotendeels van de mensen zelf af, vond ik het sociale leven er bijzonder goed".

De ervaringen van dit echtpaar zijn dus goed geweest en stuurman Van der Heiden betreurt het beslist niet om eens bij de concurrent te hebben gevaren. „Je leert zo ook eens anderen kennen, verruimt je blik en komt tot de ontdekking dat wij het bij Shell erg goed hebben. En die kennis is ook wat waard".

**TERUG
VAN
WEGGEWEEST**

Lang gewacht, stil gezwegen

Hoe zeer goedgevoordachte plannen in de war kunnen worden geschopt, is in het begin van dit jaar duidelijk gebleken uit de pogingen van twee echtgenotes, om hun mannen aan boord van de „Acmaea” te bereiken. **Mw. C. Visscher-van Steensel**, echtgenote van de toenmalige hoofdwerktuigkundige van dit schip, schreef ons:

De nodige formaliteiten waren in Rotterdam al verricht; we hoefden dus alleen maar te wachten op bericht, waar we aan boord konden gaan. Nu voer de „Acmaea” op de kust, dus dat leek ons niet zo moeilijk. Maar na lossen in Shellhaven, op 7 januari, ging ze bij South End ten anker. Op 9 januari werd het daar zo vol, dat de opdracht binnenkwam om bij Hoek van Holland een plekje te zoeken. Nog steeds geen mogelijkheid voor de echtgenote van de 2e werktuigkundige en mij om aan boord te gaan. Het was wachten geblazen... en dat deden we ook, tot de 17e. Onze mannen belden wel steeds op, maar daar werden we alleen maar zenuwachtiger van. Eindelijk, zaterdagmorgen 17 januari een telefoontje van kantoor, dat we maandagmorgen half twaalf in Scheveningen moesten zijn. Van daar zouden we met een oude kabellegger, de „Zeester”, naar de „Acmaea” worden gebracht. Wat een bof voor ons, dat ze aan boord stores en drinkwater nodig hadden.

Geen zee te hoog

De „Acmaea” lag al om 11 uur in de ochtenduren voor Scheveningen ten anker, ongeveer 3 mijl uit de kust, ter hoogte van de Pier. Vanaf de Boulevard was het een prachtig gezicht. De zee was wel wat onstuimig, maar de „Acmaea” lag zo rustig, als een meeuw, zo verzekerden wij vrouwen elkaar. Het totaal aantal in te schepen dames was al uitgegroeid tot vier. Met vier aflossers, waaronder de nieuwe gezagvoerder, voeren we de Scheveningse haven uit. De kapitein van de „Zeester” zag het niet zo erg zitten. De wind was aangewakkerd tot windkracht 7, doch „kan niet” staat niet in ons vaandel. Daarvoor heb ik in de 23 jaar dat ik nu meedraai, al heel wat nare, leuke, rare, mogelijke en onmogelijke dingen meegemaakt. We gingen naar onze echtgenoten en dan is ons letterlijk en figuurlijk geen zee te hoog.

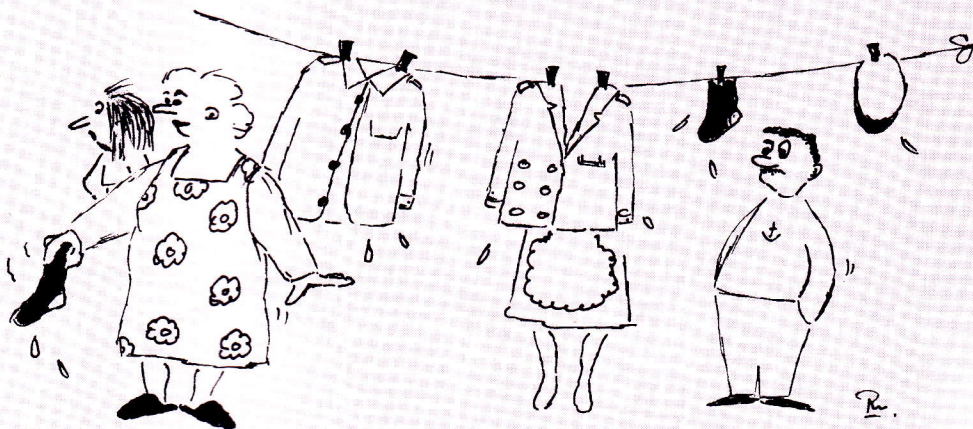
De vrouw van de 2e en ik hadden ons boven op het achterdek, op een mooi beschut plekje, opgesteld. De meeste koffers konden binnen staan, doch wegens ruimtegebrek moesten er ook enkele buiten op het dek blijven. We waren nog tussen de havenhoofden toen het slingeren al begon. Maar dat was nog niets vergeleken bij het moment dat de „Zeester” zijn neus buiten de havenhoofden stak: we maakten daar een schuiver! De koffers die nog buiten stonden, stonden ook gelijk in het water. Trouwens, er drong zelfs water de accommodatie in, zodat enkele daar aanwezigen gelijk drijfmaten voeten hadden. Wij, prinsheerlijk op het achterdek, hadden daar gelukkig geen last van. Wij hadden een prachtig uitzicht op de kust en op uitvarende loggers, die overigens in onze ogen vreselijk tekeer gingen. Dat we zelf ook zo tekeer gin-

gen, daar hadden we eigenlijk geen erg in. Wel moesten we ons goed vasthouden; het was trouwens zo erg, dat telkens een lid van de bemanning kwam kijken of we er nog wel waren.

Tevergeefs

Na 1½ uur meer onder dan boven water te hebben gevaren, waren we bij de „Acmaea” aangeland. Iedereen stond daar op het dek te kijken en menigeen met een bedenkelijk gezicht, want de manier waarop de „Zeester” tekeer ging was niet mis. Van lijmaken door de „Acmaea” was geen sprake, zoveel zee stond er. Mijn man — hoe zalig dichtbij en toch onbereikbaar — riep nog, dat de „Acmaea” net orders had voor Shellhaven. De kapitein van de „Zeester” besloot weer terug

tot negen danig tekeer. Op de „Zeester” hadden we geen last gehad van zeeziekte, maar hiervan werden we bijna luchtziek. Het trillen en schudden hield niet op. Toch landden we veilig en wel op South End, vanwaar het met een rood busje naar Shellhaven ging. Nu zijn ze op de installatie daar aan het moderniseren geslagen, voor ons merkbaar aan de versperringen op verschillende wegen: een berg zand hier, een wagen dwars op de weg daar en elders een nieuwe leiding dwars over de weg. Al met al hebben we een uur rondgereden om bij het schip te komen. Mijn man had het busje wel gezien, maar zag het aan voor een inspectiebusje van de brandweer. Uiteindelijk stapten we maar uit en liepen een kilometer om bij het schip te komen. Eindelijk dus, na twee dagen reizen, waren



te draaien in de richting van Scheveningen en de „Acmaea” ging anker op en vertrok. Om half drie stonden we weer aan de wal in Scheveningen. Er zou nu een busje komen, dat ons naar Zestienhoven zou brengen. We stonden te kleumen in de kou, toen het bericht kwam, dat er geen plaats was in het vliegtuig en maar naar huis moesten gaan. De volgende morgen moesten we dan om tien uur op Zestienhoven zijn.

Gelukkig konden de vrouw van de 2e wtk en ik met de kapitein mee naar zijn huis in Leidschendam, waar zijn echtgenote twee slaapplekken wist te improviseren. De hele avond waren we druk bezig met het drogen van de kleren van de kapitein, want zijn koffers hadden in het water gelegen; zelfs zijn uniform was door en door nat.

Eindelijk

Het vliegtuig, dat ons de volgende dag naar Engeland overvloog, ging bij windkracht acht

we op onze bestemming. Maar voor mij persoonlijk zat er nog een staartje aan. Mijn man had namelijk zijn knie gestoten en de volgende dag, in Isle of Grain, ordonneerde de dokter, dat hij geen dienst mocht verrichten. We zijn toen nog naar Hamble gevaren, maar daar kwam bericht van kantoor, dat hij zou worden afgelost in Plymouth. Zo heb ik 14 dagen zitten wachten, kwam op dinsdag aan boord en op zaterdag zaten we samen weer in de taxi naar Heathrow, zo'n vijf uur rijden. Zondagmorgen om 1 uur waren we thuis. Ik was maar vier dagen aan boord geweest in plaats van de voorgenomen dertig, maar het waren hele gezellige dagen; al met al toch een leuke belevenis.

Zo zie je maar weer: als vrouw van een zeevarende kan je geen plannen maken, je moet het maar nemen zoals het komt.

uit & thuis

Schoon-schip

Het „kleine Meta komplot

Een samenscholing van meer dan twee personen, waarbij een komplot wordt gesmeed rond de gezagvoerder, heet mouterij. Toch vond dit op 21 januari jl. plaats aan boord van de „Meta”, die werd gezagvoerd door kapitein Kleine. Te Kaapstad zou hij met verlof gaan, met „groot verlof” wel te verstaan, ook wel pensioen geheten. Derde werktuigkundige K. Elshout rapporteerde, dat men het

aan boord over één zaak volkomen eens was, namelijk dat dit niet ongemerkt voorbij mocht gaan. En zo stak men de koppen bij elkaar om een toepasselijk afscheidsfeest te organiseren, met een blijvende herinnering

voor de afscheidnemende. Daar het over het algemeen wel bekend is dat de wal opgaan op een „M”-boot taboe is, zat men echter met het probleem hoe aan een afscheidsgeschenk te komen. Gelukkig bestond Radio-Holland

nog, zodat deze instantie kon worden ingeschakeld. Achter de schermen werd in-tussen een tweede komplot gesmeed om het geheel wat op te vrolijken. Zo kwam het dat, toen reeds een ieder in de bar was en er een heildronk op de scheidende kapitein werd uitgebracht, een fraai figuur ten tonele verscheen. Het was een kruising tussen een goochelaar in smoking en een vogelverschrikker. Hij was uitgerust met een originele w.c.borstel-microfoon, op standaard, van s.s. Meta „Worldwide Radio Station”. Onder de afwisselend verbaasde en lachende blikken van de aanwezigen werd een rijm ten gehore gebracht, gericht aan kapitein Kleine, zonder dat de voordrager zelf een spier van zijn gezicht vertrok. De voorbereidingen, die reeds de nodige lachbuien hadden veroorzaakt, bleken niet voor niets te zijn geweest. Ingebonden en voorzien van alle handtekeningen van de officieren werd het gedicht als symbolisch geschenk aan Kapitein Kleine overhandigd. De aangeboden boekenbonnen zouden door R.H. op de dag van thuiskomst „voor altijd”, worden bezorgd.

In zijn dankwoord sprak de kapitein zijn verrassing uit over het hem aangeboden. Tevens bedankte hij een ieder, ook degenen van de vloot die vroeger met hem hadden gevaren, voor hun medewerking. De samenkost werd daarna voortgezet, waarbij veel oude koeien uit de sloot werden gehaald en weer verdrongen. Het geheel werd daarna nog besloten met een door de chef uitstekend bereide rijsttafel, die een ieder zich goed liet smaken.



Examen

Op vrijdag 13 februari — over het lot tarten gesproken! — legden 16 cursisten op de Rotterdamse Vakschool voor Bakkerij- en Hotelpersoneel examen af voor het diploma scheepskok. Vijf weken lang hadden zij op deze school de speciale opleiding hiervoor gehad, dit als aanvulling op de kennis die zij reeds aan boord hadden opgedaan als tweede man in de keuken. Op het menu prijkten fraaie namen als „Consommé St Honoré, Bouchée de veau, Cabillaud à la hollandaise, endives braisées, tomates grillés, pommes croquettes”, met als toefje: Glace poire belle Hélène. Een groepje walemployés was door de school genood om zelf ook eens te komen proeven wat de heren cursisten ervan

gemaakt hadden. En gezegd moet worden, dat het puik was. Wel hadden sommige gasten enige angst, dat de fraaie spijzen in plaats van op het bord op hun schoot zouden belanden. Maar dat is een kwestie van bedienen. En daarvoor waren jongeren uit de lagere klassen van de vakschool aangewezen. Uiteindelijk moeten ook zij het vak leren. Twee cursisten van onze maatschappij, te weten W. G. Meuleman en H. Otter, konden in het bezit van hun diploma worden gesteld. Daarbij gelden niet alleen eisen omtrent wijze van bakken, koken en kennis van de theoretische vakken, maar ook de minimumleeftijd van 20 jaar en één jaar vaartijd, behaald in de kombuis.

Kort verlof in buitenland

Het komt steeds meer voor, dat officieren en scheepsgezellen na hun aflossing buiten Nederland, een korte vakantie willen houden, alvorens naar Nederland terug te keren. Vooral Singapore is als pleisterplaats erg in trek. Desgevraagd hebben wij ons agentschap in Singapore medegedeeld, dat iedereen die verlof buitenslands wil doorbrengen, ons daarvan ruim tevoren op de hoogte dient te stellen, zodat wij op onze beurt de betrokken scheepsagenten tijdig kunnen inlichten.

Voorts hebben wij — in navolging van S.T.U.K., Londen — gesteld, dat verlofgangers zelf de nodige regelingen moeten treffen in verband met hun verblijf aan de wal, zoals financiën, accommodatie en verzekeringen.



OVST-NIEUWS

Op 30 januari jl. werd voor bijna 100 deelnemers een bingo-avond gehouden. De hoofdprijs was ditmaal een lang weekend voor 5 personen in een bungalow in Lommerbergen. Verder waren er o.a. een bon voor een fondue-maaltijd voor twee personen, een wijnflessenrek en een radio. In de pauze was er voor iedere deelnemer een uitstekend verzorgd slaatje, bereid door ons lunchkamerpersoneel.

Op 6 februari werd een klaverjas-avond van O.V.S.T.'ers tegen een aantal R.O.V.S.'ers gehouden. De R.O.V.S. won dit toernooi met 41.098 tegen 40.718 punten. Ook dit keer was de heer Heiligers weer van de partij. De „Dosina” was namelijk dezelfde dag in Europoort aangekomen om hem in de gelegenheid te stellen deze avond te gaan klaverjassen.

Medio februari was — dank zij de inspanningen van Hans van der Schilt en de afdeling Reproductie — het jaarverslag 1975 gereed. Dit verslag is aan ieder lid van onze vereniging gestuurd. Belangstellenden kunnen aan de balies van DFP/1 en DFP/2 een exemplaar verkrijgen.

Voor 12 maart staat de volgende klaverjas-avond op het programma en voor zaterdag 3 april een bowling-avond.



Met pensioen

Na op 11 september 1950 een arbeidsovereenkomst met onze maatschappij te hebben getekend, vertrok kapitein Vollebregt drie dagen later met de nachtboot naar Engeland om op de zestiende van die maand te Heysham als 4e stuurman zijn werkzaamheden op de „Lucita” aan te vangen.

Na vervolgens ongeveer 1½ jaar als 3e stuurman op twee „M”-schepen gevaren te hebben, volgden ruim 8 maanden op „small-craft” in het Verre Oosten („Nassau” en „Boedoek”). Maar begin 1953 kwam de repatriëring vanuit Singapore voor het eerste verlof, gedurende hetwelk bovendien de 1e Rang werd gehaald en tussen de bedrijven door tevens het certificaat Radio-Telefonie.

De volgende dienstperiode voerde naar het Caraïbische gebied. Eerst 9 maanden „Ovula” en toen 9 maanden C.S.M.-tankers, voornamelijk de „Rufina”.

In 1956 deed hij wederom geruime tijd dienst in de West, maar daarna werd en bleef het toch definitief de diepzee-vloot, ook al zal Curaçao een regelmatig terugkerende naam in zijn vaarprogramma's zijn geweest.

Na op 23 mei 1968 in waarnemende rang het commando over de „Kopionella” op zich genomen te hebben, volgde op 18 januari van het jaar daarop zijn aanstelling als gezagvoerder en tot de datum dat hij zijn verantwoordelijkheden op de „Kylix” op 28 november jl. aan zijn opvolger overdroeg, heeft hij precies een dozijn van onze schepen onder zijn bevelen gehad.

Nu hem met ingang van 1 maart 1976 pensioen is toegekend, spreken wij gaarne de hoop uit dat hij er nog vele jaren temidden van vrouw en kinderen van mag genieten.

Vlootpersonalia

periode 16 januari t/m 15 februari 1976

Gehuwd:

29.1: R. Neelemaat, 4e wtk., met mw. P. van der Werf;
6.2: R. Floor, II.wtk., met mw. R. M. C. Verstraete.

Geboren:

16.1: Maria Janna, dochter van M. Buth, 2e stm., en mw. M. Buth-van Hoorn;
19.1: Stephan, zoon van W. W. Huygen, hoofd voeding, en mw. L. L. Huygen-Hans;
26.1: Annemarieke Edwardine Eva, dochter van R. G. de Haan, 2e stm., en mw. E. C. de Haan-Zijlstra;
28.1: Robert Paul, zoon van R. P. Jager, 1e stm., en mw. H. G. M. Jager-Bos;
30.1: Sander, zoon van B. Oudkerk, 2e wtk., en mw. M. A. A. Oudkerk-Hartsteen;
2.2: Laura Mireille, dochter van T. Scholte, 2e wtk., en mw. J. M. Scholte-Fuykschot;
4.2: Florence, dochter van A. van Eyk, 5e wtk., en mw. J. M. van Eyk-Bijloo;
9.2: Hester, dochter van B. van Gulpen, 3e stm., en mw. M. van Gulpen-Assendorp.

Aflossingen:

gezagv.: D. M. Mos, D. A. C. Vermeulen, J. van der Velden, J. H. Korsen, R. J. Wyrdeeman, W. A. Kleine, D. Franssen, C. Vriend, A. J. Schumm, P. J. P. Siebesma, J. H. A. Budding, J. van der Zouwen;
1e stl.: E. J. J. Eelman, H. W. Vermaas, P. E. van der Veld, L. A. Veer, W. S. van der Ham, R. A. M. van Hooydonk, J. Mieras, J. Post, C. J. Clarisse;
2e stl.: M. A. F. Wanders, B. W. Bakker, C. van de Vrie, A. B. Tuyl, W. Koeze, E. J. B. Seele, R. W. Overdijkink, J. A. M. Sneek, A. J. W. Rommes, G. van Riet, R. A. J. van Vugt, P. A. B. de Ruiter, M. Groothuis;
3e stl.: M. Ponsen, A. H. den Breems, J. P. Molenaar, J. J. Engelbrecht, A. G. den Dekker, E. Hietbrink, B. G. ten Cate, J. Ricken, E. M. M. van den Bosch;
4e stl.: D. A. L. Hitz, J. W. J. Rodenhuis, J. C. Hilberding, J. B. Winkelhuis;
radio-off.: A. Wijnhold, H. Kramer, P. F. Wouters, J. D. Dieker, M. Poen, A. Kuiper, T. H. Hiddink, B. de Zaayer, G. G. Bruininge, J. de Groot, A. L. Wijnberg, A. A. M. Lapidaire;
hfd.wtk.: W. Groenendijk, H. W. van Diepen, J. van der Schee, C. de Witte, J. P. Hasenack, C. L. Fehrmann, F. L. Alexandre, W. J. van der Hoek, J. Wielart;
2e wtk.: J. Visser, E. E. Kreune, P. Stachelhausen, K. L. J. Aertssen, A. de Jong, D. Smit, J. E. A. Westerbeek, J. H. C. Viertelhauzen, A. van Rijswijk, H. Nijhof;
3e wtk.: J. Haasjes, H. de Rhoter, M. F. Stolting, R. R. Brouwer, J. S. Machiels, H. Smeding, J. Kruize, R. Bos, J. Sprey, P. G. Venema, H. Wesselman;
4e wtk.: F. M. van der Straten, J. C. Ranshuysen, A. Nonnekes, W. T. van Leeuwaarden, D. W. Smit, F. W. Mooiweer, F. S. Koolen, J. A. Elbert, A. Belder, J. Esselman, G. A. de Wolf, L. P. Lucking, P. C. M. Drost;

5e wtk.: L. Blokpoel, J. J. van Emmerik, W. Overeem, H. Struyk, E. J. Kolet, C. P. J. de Hond, P. H. Veldhoen, J. Schipper, F. J. Scheepers, J. A. Elbert, L. Buizert, R. M. Eebes, A. van Eyk, J. M. G. M. van Kooten, R. W. H. Bos, M. Klein, C. J. Breker, C. G. Storm, E. J. van den Brink;
4e stm. d.d. 5e wtk.: R. van Exel, J. van Dijk, R. M. van der Aa;
ass.wtk.: J. A. Drenth;
II. wtk.: J. Blaak;
sch. voorman: J. C. van Willigen, B. H. A. van der Putten, C. F. M. Hartman;
sch. vakman I: G. J. C. Dudink, G. J. van den Heuvel, G. van Kuilenburg, G. A. Vermeer;
sch. vakman II: E. L. Boldewijn, W. M. van der Poel, M. A. J. Veen, J. W. Wolters;
sch. gezelschap a/w: J. J. Donleben, G. Baak, W. de Vries, P. Harmans, M. Kumentas, R. de Bruyn, H. S. Elia, F. Kromjongh, E. B. de Niet, E. A. Stelke, R. van Buuren, J. Brederveld, P. J. M. van Dillen, J. J. de Bruin, W. F. Visser, F. D. P. Croes, A. ten Brinke, C. Pronk, L. van der Sluis, J. E. Groot-Bleumink, J. H. Winands, C. T. M. Santbergen, J. Poot, D. Hogeveen, R. R. van Walstijn, G. Z. Spaans, P. T. Post, C. Verling;
aank. sch. gezelschap a/w: M. Klok, H. Korevaar, F. A. B. Helmich, J. L. Halsema, A. J. van Dormolen, F. B. B. Bodelier, J. P. W. Dallmeyer, J. C. Huiberts, M. W. Eveleens;
hoofd voeding: J. J. Dalmayer, J. H. A. J. Orie, J. Roosenburg, P. C. Bergmans, B. F. P. J. Sebregts;
sch. kok: G. H. H. Lammers;
aank. kok: J. van der Horst, F. W. Smolenaars;
hoofd bediende: F. P. Lommerse, O. H. Noorman, H. Domselaar;
bediende: C. P. de Nijs, A. B. Romen, P. J. Gijse, J. A. Schuiten;
bediende (a/d): D. E. Hertig, J. H. A. T. van Dijk, A. Cumming, M. A. W. M. de Beer;
jongen a/w: F. M. E. van den Berg.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 4e stm. N. M. J. Duyn;
m.s. Acmaea: gezagv. H. N. A. Snel, wnd. 2e stm. G. J. C. van Eeten, 3e stm. M. Kruyshaar, hfd. wtk. J. F. van den Bogaard, 3e wtk. P. J. van den Ende, 5e wtk. W. G. Kole, 5e wtk. R. J. van Kuyk, II.wtk. G. J. van Rijn;
m.s. Acteon: gezagv. A. W. C. van Schendel, II. stm. W. J. van Hoorn, 2e wtk. A. K. van 't Blik, wnd. 4e wtk. W. H. Lentink, 5e wtk. M. J. Janse, 5e wtk. J. R. Kroos, 5e wtk. R. J. W. Winkelhuis, II. wtk. A. Huneman;
s.s. Arca: 4e wtk. H. Sterrenburg, 5e wtk. E. J. Swemmer;
s.s. Atys: 4e stm. D. F. A. Maljers, II. stm. W. J. Santman, 5e wtk. K. van Zijdeveld, 4e stm. d.d. 5e wtk. C. A. M. Rovers, hoofd voeding B. Gohres;
s.s. Capiluna: II. wtk. A. M. Oonk, radio-off. K. Keizer, sch. voorman C. Luykenaar,

Onze vlootjubilaren

hfd. wtk. D. Gooris, 4e wtk. J. Verlinde, radio-off. D. G. van der Mheen, sch. vakman II J. J. van Triet, sch. gezel a/w F. W. J. Buys, P. C. Groen, D. van Eenige, C. A. M. de Vree;

m.s. Fulgur: gezagv. M. Zuilhof, 1e stm. J. Bosman, 4e stm. L. Lindeboom, hfd. wtk. C. G. Pusch, 2e wtk. F. C. Koens, radio-off. D. Hekking, sch. voorman I. Dijk, sch. vakman I G. J. v. d. Heuvel, sch. vakman II J. W. Scheffers, sch. gezel a/w J. v. d. Meer, F. S. Principaal, J. G. Koek, A. C. Dieckman, M. L. Delhaye, aank. sch. gezel a/w H. M. T. Hendrix, bediende R. van Ginkel, W. E. van Straalen, bediende (a/d) M. Bomhof;

s.s. Kalydon: wnd. 3e wtk. G. A. Dieterich, 4e wtk. A. N. Zeldenrust, 5e wtk. W. A. 't Jong, 5e wtk. R. P. de Boorder, hoofd voeding W. F. H. v. d. Moezel;

s.s. Kara: 1e stm. F. A. Visser, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, 3e wtk. A. Vis;
s.s. Katelsya: gezagv. M. E. Wolper, II. stm. C. F. T. Smit, hfd. wtk. P. van der Hout, 3e wtk. J. E. Buitendijk, 4e wtk. P. L. H. Schmitz, 5e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. J. H. M. Stoffelen, 5e wtk. C. J. J. Verhart, radio-off. R. A. J. Niels;
s.s. Kelletia: gezagv. R. E. van der Miesen;
s.s. Kermia: 2e stm. H. J. Lenstra, 3e stm. P. H. Jacobs, II. stm. W. H. Nibbelink, 3e wtk. B. van Os, 5e wtk. J. J. van Herk;
s.s. Khasiella: gezagv. M. Hus, 2e wtk. K. J. Faasse, 3e wtk. F. W. Roëll, 4e wtk. P. van Noort;

s.s. Koscia: 1e stm. M. F. D. Becx, 2e stm. W. L. Westhoff, wnd. 4e wtk. A. W. M. M. Mey, 5e wtk. G. J. Brink;
s.s. Kryptos: 5e wtk. A. J. Leget, 5e wtk. J. Terpstra;

s.s. Kylix: hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 5e wtk. T. W. A. Boers, 5e wtk. W. M. de Vries, 5e wtk. W. Mink;
s.s. Lovellia: 1e stm. A. P. J. Ham, wnd. 3e wtk. M. Kik, capataz E. Santos Avilleira, man. esp. R. Crespo Rivas, 2° man. J. Araujo Garcia, mar. int. S. Rodriguez Vidal, A. Ginartes Bugarin, J. Misa Gonzalez, F. A. Moreira Viñas, J. A. Villar Alonso, C. Chapela Barreiro, D. Bouza Alonso, M. Cabral Molanes, J. Gomez Vila, 2° mar. int. J. Figueirido Acevedo, G. Figueroa Garcia, coc. J. C. Collazo Perez, cam. may. do. E. Cruz Buyo, cam. J. M. Alonso Alvarez, J. Barros Barros, cam. (trip) E. Vazquez Santiago;

s.s. Macoma: 1e stm. J. V. Kruit, 5e wtk. J. de Klerck, 5e wtk. P. C. Rijmsmus, wnd. sch. vakman II R. Cornelissen, sch. gezel a/w L. v. d. Sluis, H. Hendriks, R. E. Hubbard, H. Geelen, aank. sch. gezel a/w L. H. A. T. van Dijk, hoofd bediende J. L. F. Romen, jongen a/w M. Hulsman, R. M. Houtkooper;

s.s. Marinua: 4e stm. S. I. van der Zee, 5e wtk. J. H. Schulten, sch. vakman I W. H. Klein, L. J. C. van Kuyen, wnd. sch. vakman I M. J. W. A. Schuur;

s.s. Meta: gezagv. K. Prins, 2e stm. J. Zwart, wnd. 3e stm. H. J. P. M. Heetkamp, II. stm. C. Kroon, hfd. wtk. B. Veldhuis, 5e wtk. J. Wijnmalen, 5e wtk. J. W. Schippers, II. wtk. J. J. M. van Iperen;

s.s. Mitra: wnd. 3e stm. R. Kuipers, 4e stm. B. Fritzsche, 5e wtk. A. J. M. Janssen;
s.s. Mytilus: 3e wtk. R. C. Starckenburg, 5e wtk. J. F. de Feyter;

m.s. Niso: gezagv. J. M. Hillen, 2e stm. H. Slot, 2e stm. W. van der Meulen, radio-off. R. Wegman;

s.s. Ondina: 2e stm. T. T. Rison, 4e stm. M. Treffers, II. wtk. A. Visser;
s.s. Onoba: II. stm. P. W. F. Bos, wnd. 3e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk. P. J. van de Velde, 5e wtk. H. Hallie, II. wtk. W. Mourits, II. wtk. D. Struyk

s.s. Patro: gezagv. H. Unger, 3e wtk. H. G. de Boer;

s.s. Philippia: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e stm. J. de Groot, 2e wtk. J. W. van der Plas;

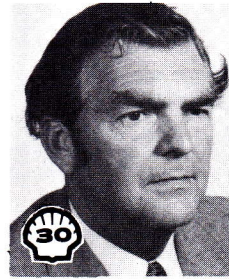
sch. vakman I R. Vijlbrief, wnd. sch. vakman I F. Oostdijk, sch. gezel a/w A. A. van Klei, F. P. Uithof, hoofd voeding C. v. d. Waal, sch. kok F. A. Faber, aank. kok N. G. Wehrmann, bediende M. F. Velsink, C. J. de Graaf, J. R. L. van Toornburg, jongen a/w C. H. Hoogendijk, W. Zuidema;
s.s. Capisteria: radio-off. J. H. Meeuwis, capataz M. Santome Santome, man. esp. E. Francisco Quiroga, 2° man. M. A. Dominguez Martinez, mar. int. M. Alvarez Fernandez, N. Amoedo Perez, A. Areses Fontenla, A. Boulosa Dacosta, A. Cordeiro Santos, F. Costas Percero, D. Fandiño Rodriguez, J. Gomez Albor, J. Rodriguez Cabral, 2° mar. int. J. R. Lopez Nieto, M. Refojos Sousa, jefe de f. M. Fernandez Blanco, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. J. J. Domeque Bailo, J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez, cam. (trip) G. F. Alfaya Alonso;

m.s. Cinulia: gezagv. H. J. Allaart, 1e stm. A. J. Both, 2e stm. J. van Ruiven, 3e stm. F. van Bommel, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, 5e wtk. J. M. M. Selders, 5e wtk. P. Hack;
m.s. Cranja: gezagv. S. Harders, hfd. wtk. N. W. Groen, wnd. 4e wtk. F. P. van der Star, 5e wtk. E. Meijer, 5e wtk. W. Hermans;
m.s. Dallia: 1e stm. E. Q. Abbas, wnd. 2e stm. P. G. van der Laag, 3e stm. R. A. Jongejan, 3e wtk. E. S. Petrusma, wnd. 4e wtk. W. P. van Dam, 5e wtk. F. Vos, 5e wtk. W. A. den Baas, sch. voorman A. J. Tinkhof, sch. vakman I G. van Osselen, sch. vakman II A. A. O. Schenk, wnd. sch. vakman II V. H. Heymans, sch. gezel a/w R. v. d. Horst, J. J. v. d. Kley, sch. kok D. Pot, aank. kok D. Heemeyer, hoofd bediende R. Bakker, bediende (a/d) P. J. M. Fruytier, jongen a/w J. A. M. van Beurden, W. H. Reimerink;
m.s. Daphne: wnd. 4e wtk.

C. N. M. van der Weyden, sch. vakman II J. P. Kilkens, sch. gezel a/w J. den Hoed, P. de Wit, R. E. Riedewald, J. A. Kimpton, W. Stremmer, aank. sch. gezel a/w J. H. Ophof, jongen a/w R. Mos, M. J. de Wijk;
m.s. Diadema: 5e wtk. P. E. Statema, radio-off. B. Immerzeel, sch. voorman J. M. Wigleven, sch. gezel a/w G. N. Hartman, I. Snoek, H. J. Groeneveld, J. v. d. Sluis, H. de Vries, E. J. B. Janssen-Andeweg, aank. sch. gezel a/w P. Hoogenraad;
m.s. Diloma: 2e stm. J. Verdoorn, 5e wtk. J. J. P. Schilder, sch. voorman H. H. van Oostrum, sch. gezel a/w J. G. Klein-Hesselink, E. R. van Engel, R. A. Curial, W. J. van Strijland, aank. sch. gezel a/w H. Wigchert, sch. kok C. J. L. v. d. Linde;

m.s. Dosina: 2e stm. C. B. Slieker, wnd. 3e stm. P. L. van der Vos, 4e stm. C. J. Lugtj, II. stm. L. M. P. Out, II. stm. J. Klad, 2e wtk. E. Aanen, 5e wtk. B. J. Huizing, 5e wtk. T. P. J. van Alst, 5e wtk. K. P. Beumer, radio-off. A. Boutkan, sch. voorman C. Voorspuj, sch. gezel a/w H. N. Dekker, L. G. Smit, L. L. Monk, W. Dekker, hoofd bediende L. J. Wulder, bediende J. Wilhelm, bediende (a/d) J. T. Heymann, jongen a/w R. N. Jorissen;

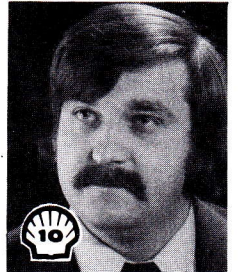
m.s. Felania: 1e stm. J. B. P. Imming, 4e stm. P. S. C. Braun, II. stm. P. T. J. Knapstein,



P. C. Hoek
gezagv.
1946 - 21.3 - 1976



I. Parcerero Caamano
2° Maniobrista
especializado
op 20.1.1976

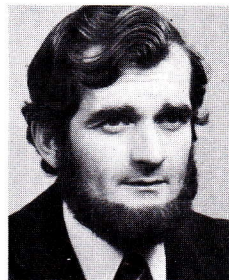


M. J. C. Broeders
3e wtk.
1966 - 7.3 - 1976



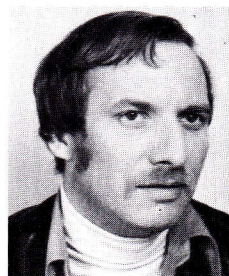
H. C. den Ouden
3e wtk.
1966 - 14.3 - 1976

Bevorderd tot



A. A. O. Schenk
sch.vakman II
per 7.2.76

In dienst getreden vlootpersoneel



D. Pot
scheepsskok

s.s. Viana: 2e wtk. J. F. Vernooy, 5e wtk. M. P. M. Boonen, ass. wtk. N. H. C. Foekema, hoofd voeding C. F. v. d. Ende;
s.s. Vitrea: 5e wtk. A. P. Mans, 5e wtk. T. W. P. B. Vermolen;
s.s. Vlieland: gezagv. H. A. Kuling, 1e stm. N. Venendaal, II. stm. R. J. G. Aenmey, 2e wtk. I. J. Albrechts, 4e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed, 5e wtk. G. M. Kramer, 5e wtk. T. J. van Loo, 5e wtk. J. Kuiken, II. wtk. J. W. Hermanie, II. wtk. J. C. Boogaarts, radio-off. M. Platschorre;
s.s. Zafra: 2e stm. J. A. Koenraad, 2e wtk. F. de Roos, 5e wtk. J. Snapper, 5e wtk. A. van der Ster, 5e wtk. C. L. Flipse;
s.s. Zaria: hfd. wtk. J. L. van der Rijnst, 3e wtk. R. F. M. ten Hoonte, 5e wtk. J. Starckenburg, radio-off. S. J. Klop.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: P. T. M. de Jonge
 3e stm.: W. A. van Essen, G. Terpstra;
 4e stm.: P. Bode, J. L. A. M. Peek;
 II. stm. L. H. G. J. H. Glansbeek;
 4e wtk.: D. L. Elsmann, M. J. Kleyn, W. van der Plas, A. J. Ruikes;
 5e wtk.: D. E. F. Bernardus, W. H. Heyveld, L. P. Koole, L. M. de Wit;
 II. wtk.: K. Hut, C. J. Stein;
 sch. voorman: A. L. H. Botinga;
 sch. kok: M. G. L. Gorissen.

Gepensioneerd:

Gezagv.: T. W. Pals, H. E. Glansbeek, J. W. M. Vollebregt.

Tijdelijk tewerkgesteld:

4e stm.: J. W. H. B. ter Braak - Chevron Tankers B.V.;
 4e stm.: P. P. Busking - Chevron Tankers B.V.;
 hfd. wtk.: A. J. Baerveldt - Shell Tankers B.V. DFD/2;
 hfd. wtk.: G. Braak - Shell Tankers B.V. DFD/2;
 1e stm.: W. S. van der Ham - Smit International Marine Services.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: M. Bal - Chevron Tankers B.V.;
 4e stm.: G. J. Koek - Chevron Tankers B.V.;
 4e wtk.: M. van Bethlehem - Shell Curaçao;
 4e stm.: L. van Doren - Bureau Wijsmuller B.V.

Aangesteld als:

4e stm.: N. M. J. Duyn, P. S. C. Braun, C. A. M. Rovers, M. Treffers;
 5e wtk.: J. J. E. van Veghel, A. van der Ster, J. de Klerck, M. J. Janse, P. J. van de Velde, J. H. M. Stoffelen, C. J. J. Verhart, J. F. de Feyter, P. E. Statema, G. J. Brink, W. Hermans, W. A. den Baas, J. Terpstra, E. Meyer, A. J. Leget, W. M. de Vries, H. Hallie, J. W. Schippers, W. Mink, P. C. Rijmsus, J. Wijnmalen, T. W. A. Boers, H. C. van Gelder, K. van Zijderveld, P. Hack. sch.vakman I: J. Heeren, sch. voorman: C. Luykenaar.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: G. Zoetendal;
 1e stm. G.H.V.-th.: D. C. Tazelaar, S. Bos;
 2e stm. G.H.V.: F. W. Roëll;
 2e stm. G.H.V.-th.: C. Doolaard;
 3e stm. G.H.V.: G. A. van Dijk, R. R. van der Maas, E. M. P. H. W. Duykers, C. J. Wijngaarden, C. A. M. Rovers;
 „B”: P. J. van den Ende, W. I. van der Burght;
 „B-th.”: H. Waitz, W. J. van der Veer;
 „A/B-th.”: E. B. Grootenboer, J. W. Schippers, W. Hermans, W. Mink, G. J. Brink;
 „A”: R. P. de Boorder, W. H. Lentink.



Bruidspaar van de maand

Als de liefde echt is, overbrugt ze alle afstanden. Assistent-werktuigkundige R. Floor, die zijn bruid — Mej. R. Verstraete — tijdens vakantie leerde kennen, heeft dit weer bewezen. Ondanks dat zij in België woonde en hij in Hilversum, waardoor het contact wat moeilijk leek, is zijn alliantie met een schone zuiderbuur op 6 februari jl. bekroond met een bruiloft, gevierd in Poperingen in België.



Mutaties walpersoneel

periode 11-1-76 t/m 10-2-1976

Uit dienst:

31-1-1976 M. Gerritsen - DFP/3 (naar S.N.R.)

Interne mutaties:

15-1-1976 F. G. den Hartog van DFF/2 naar DFP/3

Gehuwd:

6-2-1976 Mej. M. C. Brouwer - DFF/1 - met de heer C. B. Velthove

Kinderbijslag

Met ingang van 1 januari 1976 zijn de kinderbijslagbedragen als volgt gewijzigd.

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind (ongewijzigd)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 283,60	f 269,10
4e en 5e kind	f 384,54	f 358,80
6e en 7e kind	f 425,88	f 397,80
8e en volgende kind	f 471,12	f 439,92

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van april 1976 worden uitbetaald.

tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 8 — maart 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