

**GESCHOOLD VOOR DE ZEE
THUIS AAN BOORD
VROUWEN VAREN MEE
HET K. N. M. I. EN DE ZEE**



GESCHOOLD VOOR DE ZEE

Shell Tankers N.V. stelt reeds jarenlang studiebeurzen ter beschikking voor de opleiding tot koopvaardij-officier en op vele van haar schepen varen stuurlieden en werktuigkundigen die van deze mogelijkheid gebruik hebben gemaakt.

In onderstaand artikel wordt iets verteld over de onderwijsinrichtingen waar deze opleiding gebeurt: de zeevaartscholen. Het is echter geenszins volledig wat betreft informatie over gewenste vooropleiding, toelatingseisen en toekomst-mogelijkheden. Zij die hierover meer willen weten, kunnen bij Shell Tankers N.V., Hofplein 20, Rotterdam de brochure „Varen bij Shell” aanvragen, waarin nadere gegevens worden verstrekt. Dit artikel beoogt slechts een beeld te geven van het leven op een dergelijke school in deze tijd, de tijd van de jeugd, die in zo menig opzicht afwijkt van die van vroeger.

Uit de mist duiken enkele in dikke trainingspakken gestoken jongelui op, in looppas en met blozend gelaat. Ze nemen deel aan de wedloop die wekelijks wordt gehouden als deel van hun conditie-training, met als finish: de school.

In de kelder is een grote ruimte vrijgekomen. Het bestuur van de school laat hier een vloer leggen en er wordt voor centrale verwarming gezorgd. De jongens hebben zelf een gedurd plan opgesteld en timmeren met man en macht om hier een zaal te toveren, waarin ze toneelstukken kunnen opvoeren en andere ontspanningsprogramma's kunnen brengen.

Op een zolder is door speurende jongelui een knus hoekje ontdekt dat uitermate geschikt lijkt om als „donkere kamer” te worden ingericht. Na overleg met de fotografie-commissie en het bestuur van de school wordt de uitrusting aangeschaft en kunnen liefhebbers hun hobby beoefenen.

Het bovenstaande is een greep uit de activiteiten van de cursisten op de diverse in ons land ge-

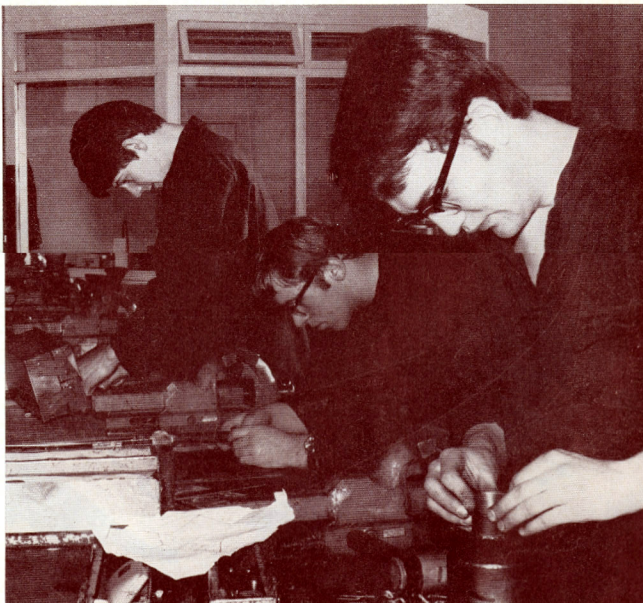
vestigde zeevaartscholen; een greep slechts, want de bezoeker van deze instituten kan zich na een half uur al niet meer onttrekken aan de sportieve geest die er op allerlei gebied heerst onder de jonge mensen daar, de toekomstige koopvaardij-officieren.

Dat wil geenszins zeggen dat de jongens uitsluitend lichamelijke oefening, vrijetijdsbesteding en dergelijke attractieve bezigheden bedrijven.

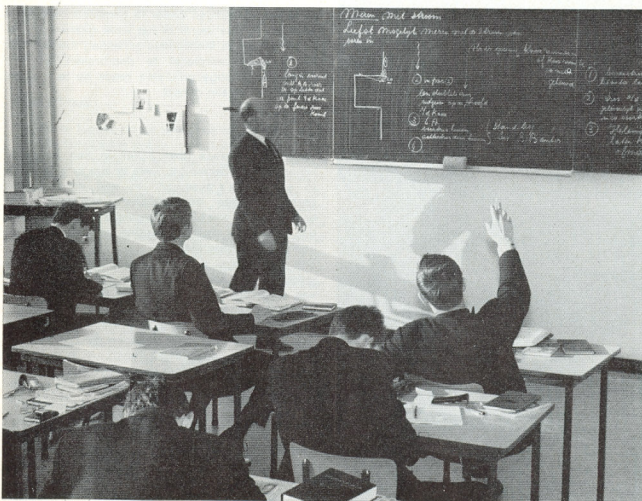
Integendeel, overdag wordt de meeste tijd besteed aan het onderwijs gericht op de vorming van toekomstige stuurlieden, werktuigkundigen en radio-officieren voor de Nederlandse koopvaardij-vloot; dit dan ook nog gevolgd door stevige studie in de avonduren, in kleine groepen, in grotere groepen, afhankelijk van het door een bepaalde school gevolgde systeem.

„De leerling dient in houding en gedrag steeds tot uiting te laten komen, dat hij toekomstig koopvaardij-officier is. Als zodanig dient hij met zijn

De vaardigheid in boren, frezen en lassen wordt de aanstaande scheepswerktuigkundigen op de zeevaartschool al vroeg bijgebracht

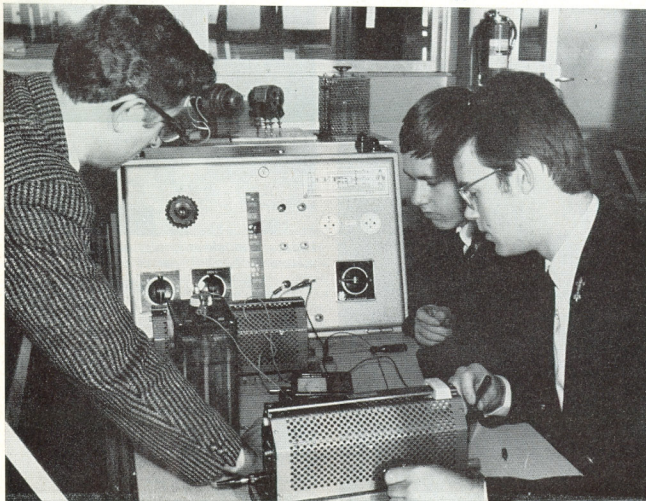


(De bij dit artikel geplaatste foto's werden gemaakt op de Willem Barentszschool te West-Terschelling en op de De Ruyterschool te Vlissingen. Aan beide scholen is een internaat verbonden)



Men moet de theorie goed onder de knie hebben om later het schip goed te kunnen beheersen

De aanstaande werktuigkundigen leren omgaan met de modernste apparatuur



collega's in vriendschap te leven, hen zoveel mogelijk te helpen en zich rekenschap te geven van de gevoelens en belangen van anderen".

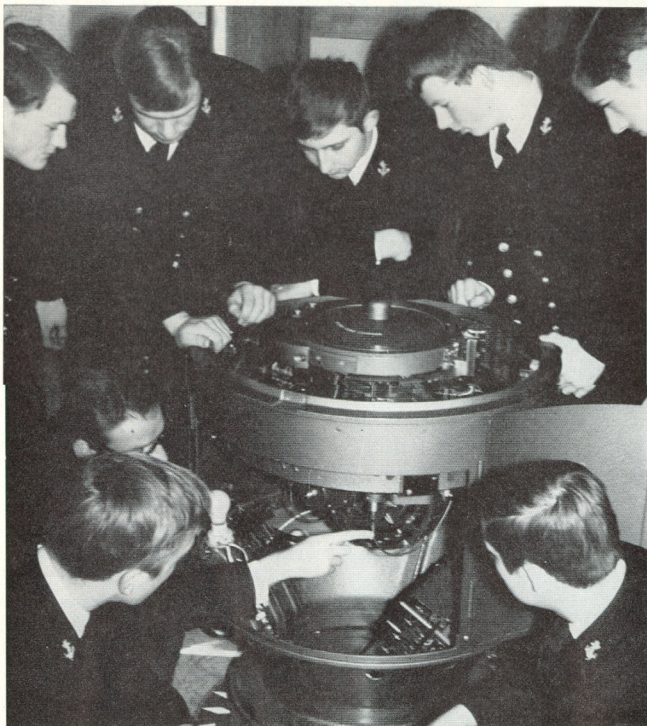
zo lezen wij in het Reglement van Orde van een der grootste zeevaartscholen in ons land. En op de geest van die toekomstige koopvaardij-officier is dan ook niet alleen het gehele onderwijs gericht, maar ook de discipline die de jongelui wordt bijgebracht.

Discipline

Ook al leven wij in de jaren zeventig, zonder discipline kan men het niet stellen, zeker niet op scholen waar het aantal leerlingen groter is geworden dan vroeger voor mogelijk werd gehouden. Maar het is een gezonde discipline. De jongeren worden ook overtuigd van de noodzaak en het is een deel van hun voorbereiding voor later, als ze aan boord zijn. Toch is op de scholen de moderne geest doorgedrongen. Er zijn zelfs scholen waar de moderne opvattingen over inspraak al heel vroeg werden gevolgd, waar reeds jaren een schoolraad is, of een internaatraad, verenigingsbestuur, of onder welke naam de leerlingen zich ook georganiseerd hebben. En door dat meepraten, doordat men de logica van bepaalde regels bij hen zelf laat opkomen, komt het waarschijnlijk dat op de zeevaartscholen de harmonie tussen leiding en leerlingen over het algemeen zo goed is. Misschien is een bijkomende factor dat vele van de docenten en de directeurs en adjunct-directeurs, zelf ook gevaren hebben. Ze hebben de goede leren kennen die aan boord van een schip heerst. In een gemeenschap van zeevarenden die voor geruime tijd op elkaar zijn aangewezen. De discipline die op een zeevaartschool heerst, is van deze tijd, aanvaardbaar voor de jongeren, en ze loopt tegelijkertijd vooruit op hun latere loopbaan aan boord, want ook nu is er op ieder schip maar één kapitein.

Samensmelting

Het onderscheid tussen stuurlieden en werktuigkundigen, dat vroeger nogal eens heftig tot uiting kwam, is gaandeweg aan het verdwijnen. Bij de moderne tankers, waarop nu alle accommodatie zich achteruit bevindt, ook de fysieke scheiding tussen het „witte kasteel" midscheeps, waar de stuurlieden huisden, en het achterschip, waarop de werktuigkundigen waren ondergebracht, is verdwenen, is de „samensmelting" van de twee diensten al een flinke stap gevorderd. Ook op de diverse zeevaartscholen wordt hieraan al het nodige gedaan en wel — afhankelijk van het type school — op verschillende wijzen, die alle echter één doel hebben: voorbereiding op de gemeenschap die deze jongens aan boord zullen aantreffen. De ene school zoekt het in het bij elkaar plaatsen aan tafel van aanstaande stuurlieden en werktuigkundigen of het elkaar laten helpen bij het huiswerk; de andere, die zich bij voorbeeld uitsluitend toelegt op de opleiding tot stuurmansleerling, heeft samen met een school die zich specialiseert in de opleiding tot scheepswerktuigkundige, een gemeenschappelijk internaat. Weer andere scholen, die beide opleidingen geven, brengen de a.s. stuurlieden



*Aspirant-stuurmansleerlingen wordt verteld hoe het gyrokompas functioneert
Hoewel het smeden grotendeels vervangen is door lassen, is het toch nuttig het te leren, opdat je weet wat je met de diverse metalen kunt doen*



en werktuigkundigen onder in gemeenschappelijke verblijven. Alles wordt in het werk gesteld om de uit het verleden stammende scheiding tussen deken machinekamerdienst te doorbreken, om de groep toekomstige officieren reeds nu te vormen tot een homogeen geheel.

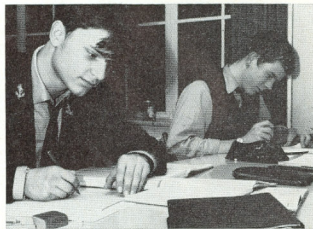
Op bezoek

Laten we nu eens gaan kijken in een zeevaartschool, een willekeurige, want er zijn er vele.

In een ruime messroom zit een groot aantal eerste-, tweede- en derdejaars aan tafel. Het lawaai — wat wilt U van dergelijke jongelui na een dag hard studeren? — is indrukwekkend, maar er heerst een goede sfeer.

Een eenvoudige, degelijke maaltijd wordt door de jongelui met graagte verorberd; na een ogenblik van stilte brengen degenen die daarvoor aan de beurt zijn, het bestek en de borden naar de keuken. Anderen nemen de zorg voor de tafellakens op zich. Daarna wordt door degenen die corvee hebben, de vloer aangeveegd, terwijl — in drommen — lachende jongelui naar de recreatieruimten gaan, waar ze een uurtje verpozing vinden bij het schaakspel, plaatje draaien, biljart en andere amusementen. Maar om zeven uur heerst er weer stilte.

Onder leiding van een der officieren van het internaat zitten de cursisten over hun boeken gebogen, stevig in de studie verdiept, geconcentreerd werkend aan de in de loop van de dag voorgeschatelde problemen.



Huiswerk en theorie: niet altijd even prettig, maar onontbeerlijk voor de opleiding



Eenmaal wordt de studie onderbroken voor koffie of chocolade, doch voor de rest is het studeren, hard werken, want de te beheersen studiestof is niet gering.

Onderhoud

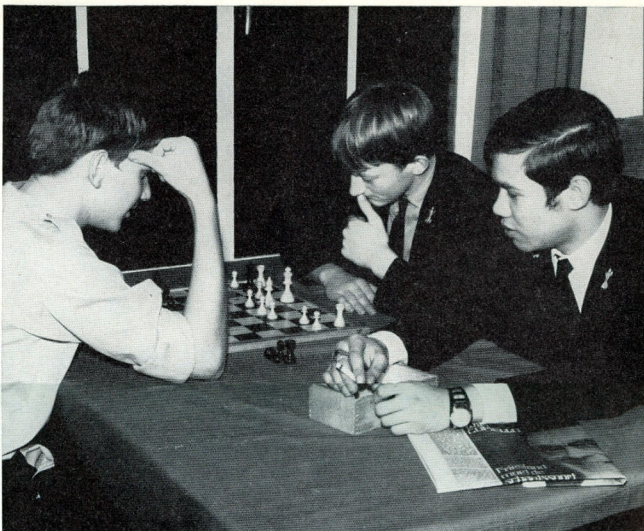
Wij zitten tegenover de directeur van een zeevaartschool. Een kamer die — op het eerste gezicht — rust ademt, zoals wij ons dat nog zelf herinneren uit onze eigen studiejaren. Toch is er verschil. Waren wij vroeger bedeesd, voelden wij ons opgelaten of wat ook als wij bij de directeur moesten komen, hier is de situatie anders. De jongelui die zich melden, tonen wel degelijk respect tegenover hun meerdere, maar er wordt toch ook een grap gewisseld, een bemoeidigend woord gesproken en men merkt dat de relatie leerling/directeur wel heel anders geworden is dan vroeger.

„Een grote moeilijkheid is”, zo vertelt ons de directeur, „een rustige man die kennelijk zijn jongens goed door heeft, „dat met de nieuwe ontwikkelingen in het onderwijs in Nederland, het nu voor komt dat jongelui zich aanmelden die op de M.A.V.O., H.A.V.O. of het Atheneum bij hun keuze van eindexamenvakken juist wiskunde hebben laten vallen. Een juiste keuze van het examenpakket draagt veel bij aan een goede aansluiting op het onderwijs van een zeevaartschool en het is dus zaak, dat de leerling van tevoren met zijn leraren goed bespreekt — en dat die leraren zich daar ook terdege in verdiepen — welke vakken moeten worden gekozen. Deze keuze vindt meestal plaats bij de overgang van de 3e naar de 4e klas van het onderwijs zoals dat op de tegenwoordige scholengemeenschappen wordt gegeven, en dat is dan een zeer belangrijk moment.

Wie examen heeft gedaan in wis- en natuurkunde (en voor bepaalde opleidingen ook nog scheikunde) kan worden toegelaten tot de Hogere Zeevaartschool. Dat wil echter geenszins zeggen dat wij die leerlingen die niet precies aan de toelatingseisen voldoen, geen kans geven. Maar zij zullen moeten worden bijgewerkt, extra hard moeten leren. Dergelijke gevallen moeten individueel worden bekeken”.

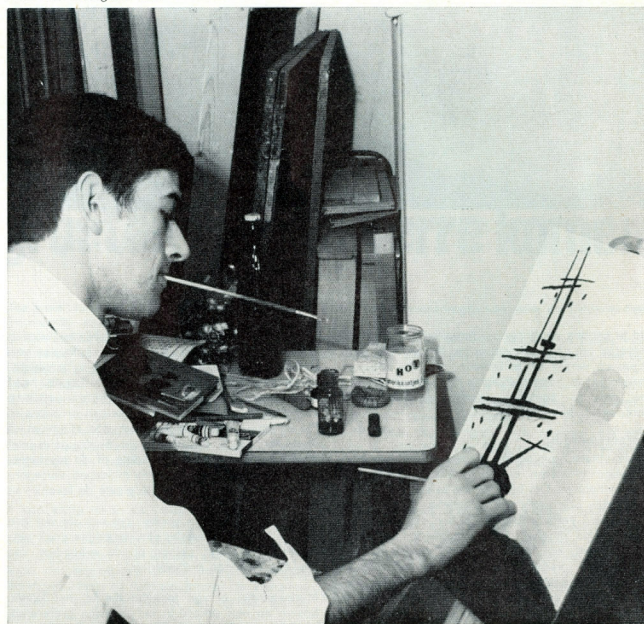
Band

Geen wonder dat de scholen erin slagen een band te vormen met hun leerlingen. Niet alleen de sportieve sfeer die er heerst, doch ook de aandacht die de leraren hebben voor hun pupillen, dragen daartoe bij; hoe ook zouden anders de zo actieve verenigingen van oud-leerlingen zich kunnen handhaven, verenigingen die hun werkzaamheden niet beperken tot het beleggen van bijeenkomsten met de oud-leerlingen zelf, maar ook in vele gevallen nog een band weten te smeden tussen en met de echtgenoten van de zeevarende officieren. En die band met de leerlingen wordt al gelegd bij het onderricht van de jongelui. Zo wordt weer versterkt wanneer zij later — na hun praktische vaar-



Na inspanning eerst ontspanning, alvorens aan het huiswerk wordt begonnen

Ook bij de vrijetijds-creativiteit komt het schip om de hoek kijken. Het zeemansbloed kruipt waar het niet gaan kan





West-Terschelling, waar de Willem Barentszschool gevestigd is

tijd te hebben doorlopen — terugkeren in hun studieverlof om de reeds verworven kennis te bestendigen en verder uit te breiden, met het oogmerk het volgende hogere diploma te behalen op hun weg naar het einddoel, de rang van kapitein of hoofdwerktuigkundige.

Verantwoording

In de elkaar opvolgende rangen zullen deze toekomstige officieren een hele verantwoording te dragen hebben. Om hen hiertoe in staat te stellen wordt dan ook reeds vroeg, tijdens de schooltijd, een zekere verantwoording op hun schouders gelegd. Soms zijn het maar kleinigheden, maar al eens groeit, ook op school, de verantwoording die ieder te dragen krijgt, of dit nu aan tafel is, of in de internaatverblijven. Het kan ook het toezicht zijn op een groep jongeren om ervoor te zorgen dat ieder zich gedraagt zoals het behoort

in deze gemeenschap; dat de verblijven worden schoongehouden, de studie wordt verricht, een volleybal- of voetbalcompetitie wordt georganiseerd, de zwakkere studiebroeders de helpende hand wordt gereikt; kortom, op allerlei wijzen leert men verantwoording dragen, elkaar helpen en bijstaan. De verantwoording die een jeugdige stuurman of werktuigkundige op zijn wacht heeft, geldt niet alleen het schip zelf, zijn lading of de machines, die elk een bedrag van vele miljoenen vertegenwoordigen, maar in de eerste plaats de levens van zijn collega's.

Men zal lang moeten zoeken om aan de wal een beroep te vinden waarbij een dergelijke grote verantwoording wordt gelegd op de schouders van een nog zo jonge medewerker.

Merkwaardig, die zijn jongelui die uit het zuiden komen en een school in het noorden prefereren,

er zijn er ook die uit het noorden komen en liever een school in het zuiden hebben.

Is dit het verlangen naar andere streken dat hun reeds zo vroeg hiertoe brengt? Of is het de traditie die hiertoe aanleiding geeft? Want er zijn zeevaartscholen waar vader en zoon zijn opgeleid, scholen die hun honderdjarig bestaan reeds achter de rug hebben.

Wat de zeevaartscholen zelf betreft, er is keuze genoeg. Ons land telt niet minder dan vijftien Middelebare en twaalf Hogere Zeevaartscholen, onder andere op Terschelling, in Vlissingen, Groningen, Rotterdam, Delfzijl, Amsterdam, enzovoorts. Dat op elke school leerlingen zitten die van vele windstreken afkomstig zijn, komt alleen maar het saamhorigheidsgevoel ten goede, want ook later vaart men met collega's uit vele delen van het land, naar vele delen van de wereld.

W. W.

THUIS AAN BOORD

NOG te weinig bekend in Nederland zijn de activiteiten die in Hilversum worden ontwikkeld door Radio Nederland Wereldomroep. Mede oorzaak hiervan is ongetwijfeld dat men niet alle programma's die dag en nacht, via Lopik en zenders in Bonaire en — binnenkort — Madagascar, naar grote delen van de wereld worden uitgestrooid, in Nederland goed kan ontvangen, daar het „gerichte" uitzendingen zijn. Zij worden immers juist naar den vreemde gestraald zoals dit poëtisch luidt, vooral naar de Nederlander die buiten het moederland zijn werk verricht, of dit nu in Nieuw-Zeeland is, in Latijns-Amerika, Centraal-Afrika of het oostelijk deel van Noord-Amerika.

Deze Nederlanders in den vreemde weten de programma's te waarderen, programma's die gevarieerd en eigentijds zijn. De 52.000 brieven die dit jaar al werden ontvangen van enthousiaste luisteraars in alle uithoeken van de aardbol, zijn alleen al een stimulans door te gaan.

Het enthousiasme is begrijpelijk als wij zien welk een breed terrein wordt bestreken: nieuwsberichten (korte en uitgebreide), speciale reportages, programma's met verzoekplaten, Nederlandse hoor- en muziekuitzendingen in alle toonsoorten, cabaretprogramma's, speciale programma's voor zeevarenden. Ze zijn er, dank zij Radio Nederland Wereldomroep, dat een continuë bedrijf is. De uitzendingen gaan dag en nacht door en worden verzorgd door ruim 250 vaste medewerkers. Voor de Nederlander ver van het moederland zijn ze dikwijls de enige bron om op de hoogte te blijven van ontwikkelingen in eigen land, of een steun wanneer hij wordt geplagd door heimwee. Maar ook voor buitenlanders worden vele programma's samengesteld.

In het Engels bijvoorbeeld, of in het Spaans, het Arabisch enzovoorts. Voor deze uitzendingen in de vreemde taal zijn voor geïnteresseerden in het buitenland gratis programabladen beschikbaar, die kunnen worden aangevraagd bij Radio Nederland Wereldomroep, Postbus 222, Hilversum. Bij de Nederlandse programma's is er een dat ons Shell-mensen na aan het hart ligt. Namelijk het wekelijkse programma „Thuis, aan boord", voor zeevarenden waar ook ter wereld. Elke maand wordt hieran door drie schepen van Shell Tankers N.V. te Rotterdam deelgenomen. Hoe dat in z'n werk gaat, wordt in nevenstaand artikel beschreven.



groeten die van verre komen

Elke week verzorgt Radio Nederland Wereldomroep een radioprogramma van de Nederlandse koopvaardij, onder de naam: „Thuis, aan boord".

En elke maand — om precies te zijn op de laatste woensdag — vindt hiervoor de opname plaats van de groeten van familieleden van opvarenden van Nederlandse Shell-tankers, welk programma dan op de eerstvolgende maandag de ether ingaat.

Drie schepen van Shell Tankers N.V., Rotterdam, passen precies in zo'n programma dat in Hilversum wordt klaargemaakt, een programma met groeten van de ouders, de echtgenoten of kinderen, of andere naaste verwanten, omlijst met muziek en zang door bekende artiesten.

Hoe aangenaam zo'n dag ook voor de deelnemende familieleden is, het gaat toch allemaal om het moment waarop de groeten worden uitgesproken, waarop de stemmen van thuis op de band worden vastgelegd, om daarna de lucht in te worden gezonden naar alle delen van de wereld.

Of een schip nu in de Perzische Golf ligt, langs Kaap de Goede Hoop zijn weg naar N.W.-Europa zoekt, of in het Verre Oosten onder een bloedheute zon gestaag koerst naar de bestemmingshaven, de programma's kunnen aan boord worden ontvangen, daar de Wereldomroep de opnamen in „beams" uitzendt, gericht dus op het gebied waarin het schip vaart.

Reeds geruime tijd tevoren moet op het kantoor van Shell Tankers N.V. aan het Hofplein in Rotterdam worden uitgezocht welke schepen en welke opvarenden gezien hun lange afwezigheid voor

groeten van thuis in aanmerking komen. Het vraagt daarom heel wat gereken met vaarsnelheden, vermoedelijk ooponhoud, vermoedelijke routering in de komende weken en nog andere factoren, alvorens met een redelijke mate van zekerheid gezegd kan worden dat op de maandag volgende op de laatste woensdag van de maand de uitverkoeren schepen in die en die positie zullen zijn. Weliswaar bestrijken de zenders van de Wereldomroep een zeer groot deel van de wereld, doch men streeft naar werkelijk goede ontvangst aan boord.



Aan de koffie in hotel Gooiland wordt met de Maatschappij-vertegenwoordiger gepraat



De heer Kal van de Wereldomroep neemt met de aanwezigen de teksten door

Op zo'n dag wordt er ook heel wat afgelachen



Het kan voorkomen dat, ondanks nauwkeurige planning, door een plotselinge deroutering van een tanker — immers, het is en blijft zogenaamde wilde vaart — de ontvangst niet geheel volgens wens is, ook niet nadat de uitzending is herhaald. Want verschillende malen wordt het programma uitgezonden, op verschillende golflijnen, op verschillende tijden.

Mocht de ontvangst door bepaalde omstandigheden toch niet geheel naar wens zijn geweest, dan gaat de band per eerste gelegenheid per vliegtuig naar de eerstvolgende aanloophaven en aldus de opvarenden alsnog de stemmen van thuis te kunnen laten horen. Uiteraard probeert men dit zoveel mogelijk te beperken, daar ontvangst „door de lucht“ het programma veel actueler maakt.

Voordat de uitzending plaatsvindt, hebben de gezagvoerders van de drie Shell-tankers al radiografisch bericht gehad dat op bepaalde tijden, op vastgestelde golflijnen, voor een aantal van de opvarenden de stemmen van thuis het schip zullen bereiken. Het gevolg is dat tegen het moment van ontvangst menige wacht een extra wisseling ondergaat om de gelukkigen een uurtje vrijaf te gunnen en hun de gelegenheid te geven de stemmen van vrouw, kinderen, ouders of meisje te horen.

Er zijn schepen waar men gezamenlijk luistert, waar men de hulp van de radio-officier inroeft, die met zijn optimale apparatuur topeenvangst kan verzorgen. Er zijn weer andere schepen waarop de opvarenden er de voorkeur aan geven in hun eigen hut, in gezelschap van collega's, de groeten en het lichte programma dat er omheen is gebouwd, te beluisteren.

Wal

Op de laatste woensdag van de maand rijden familieleden van de opvarenden van de Nederlandse Shell-tankers uit alle delen van het land naar Hilversum. Vanuit Groningen, Maastricht, Rotterdam, Den Helder, ja zelfs van de eilanden, trekken — per trein of per auto — de bengers van het programma naar Hilversum. Van iedere opvarende die in aanmerking komt, en dat zijn er dus op die dag wel zo'n 24 in totaal, zijn twee familieleden uitgenodigd. Het is dan ook een heel gezelschap dat zich tegen elfven om de koffie in Hotel Gooiland in Hilversum heeft geschaard.

De programmaleider, de heer Kal, is 's woensdags altijd vroeg, want voordat de familieleden van de opvarenden aankomen, wil hij zijn werkprogramma eerst nog even doornemen, samen met zijn twee assistenten.

Ook de Maatschappij-vertegenwoordiger komt op die laatste woensdag van elke maand vroegtijdig in Hilversum, samen met een van de vele op het kantoor aan het Hofplein te Rotterdam werkzame meisjes. Zijn taak is het op die dag eventuele vragen van de familieleden te beantwoorden. Als het antwoord niet direct kan worden gegeven, wordt later op het kantoor nagegaan of er een oplossing is voor de problemen die worden aangesneden. Daarna wordt, telefonisch of schriftelijk, alsnog het antwoord gegeven.

Jammer, dat ze 't aan boord alleen maar kunnen horen en niet kunnen zien



Teddy Scholten „vangt” met de microfoon de groeten op



„Wat zeg ik nou!”

Een hele belevenis, zo'n groetenprogramma

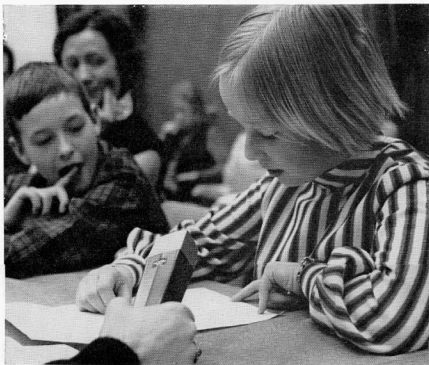


Het eerste wat de vertegenwoordigers van Wereld-omroep en Shell Tankers N.V. doen, is nagaan of er nog wijzigingen zijn in de posities van de schepen op de dag van uitzending. Zo ja — doch dit is gelukkig een uitzondering — dan moeten andere „beams” worden besproken om het desbetreffende schip alsnog te kunnen bereiken.

Aankomst

De familieleden worden in de hal van Hotel Gooiland opgewacht door twee assistenten van de Wereld-omroep, die hen bij de voor het betrokken schip gereserveerde tafeltjes brengen. Daar kunnen zij kennismaken met de andere genodigden voor hetzelfde schip. Het ijs is meestal spoedig gebroken, vooral bij de koffie met gebak.

De assistente van kantoor gaat de tafels langs om te vragen of een ieder op de hoogte is van de beste wijze van postverzending, om namen te



Praien tegen pappa, over een afstand van duizenden kilometers



Op een puntige vraag volgt een vlot antwoord



Een luchtig muziekje neemt de spanning weg

noteren van degenen die graag een door de Maatschappij voor de familieleden uitgegeven wereldroutekaart willen hebben, en voor velerlei andere hulp die zij op die dag kan bieden.

De heer Kal van de Wereldomroep neemt met de aanwezigen de tevoren door hen ingezonden tekst door; in gezamenlijk overleg wordt nog wat bijgeschraafd, actueler gemaakt, wat variatie aangebracht.

Het is niet alleen de bedoeling dat de groeten worden uitgesproken, het geheel moet een programma worden waar de zeeën iets aan heeft. Dat dit doel wordt bereikt, moge wel blijken uit de reacties die worden vernomen van schepen die in het geheel niet in de uitzending zijn opgenomen, doch waar men wel meelustert, omdat het ver van huis altijd prettig is even de Hollandse sfeer te proeven die van dit programma uitgaat. Het contact tussen de genodigden onderling is meestal levendig. Voordat men het weet, wordt

dan ook al de lunch aangekondigd. In een aparte zaal zijn de tafels inmiddels gedekt.

De heer Kal houdt hier nog een kort praatje over het doel waarvoor men bij elkaar is. Hij legt er daarbij de nadruk op dat het niet in de eerste plaats de bedoeling is de aanwezigen een aangename dag te bezorgen, maar wel: de mannen aan boord een gezellig programma aan te bieden.

Opname

Na de lunch gaat men met eigen vervoer of met een speciaal daarvoor gehuurde bus naar de studio van de Wereldomroep. Onderweg wordt in de bus nog het een en ander verteld over de radiostad, markante punten worden aangewezen. Dank zij het éénrichtingsverkeer in Hilversum — voor degenen met eigen vervoer nog wel eens een probleem; daarvoor worden er speciale kaarten uitgereikt na de lunch — is men toch snel in het

studiegebouw en daarna in de opnamestudio zelf. Gelukkig spelen hier slechts zelden de zenuwen parten, al zal niemand het de betrokkene euvel duiden als de spanning te groot wordt. De spanning wordt echter meestal weggenomen door het orkest, dat lichte muziek ten gehore brengt. Trouwens, de vaste presentators bij de uitzending, Teddy Scholten en Gert van Drimmelen, weten de aanwezigen altijd op hun gemak te stellen. En mocht een van de familieleden door de spanning toch te veel hebben „opgelezen“, dan weet Teddy Scholten, die zich tijdens de opname voortdurend verplaatst naar degene die aan de beurt is, met een paar puntige vragen al spoedig een vlot, natuurlijk gesproken commentaar los te krijgen. De reacties na de opnamen zijn velerlei. Altijd weer valt de goede stemming op die er heerst wanneer in de hal van het studiegebouw afgescheid wordt genomen. In de bus die de genodigden naar Hotel Gooiland en het station Hilversum terugbrengt, wordt voluit nagekaart over het programma dat gezamenlijk is gebracht voor de opvarenden van drie onzer Shell-tankers.

Uitzending

Hoewel de uitzending ook in Nederland valt te beluisteren, dient men te bedenken dat het programma in de eerste plaats zodanig wordt uitgezonden dat de ontvangst aan boord goed is. Maar degenen die het geheel hebben gebracht, en dat zijn — behalve de presentators en artiesten — vooral de familieleden zelf, luisteren natuurlijk graag naar hun „eigen“ programma, dat op de Shell-tankers, verspreid over alle zeven wereldzeeën, de opvarenden voor een ogenblik weer temidden van hun dierbaren brengt, doordat zij hun „thuis, aan boord“ krijgen.

W. W.

Bij Shell Tankers N.V., Rotterdam — reder van 53 tankschepen van de Koninklijke/Shell, in tonnage variërend van 13.000 tot 210.000 ton — is het reeds sedert jaren toegestaan dat de senior-officieren op hun reizen hun echtgenote meenemen.

In de laatste jaren is deze faciliteit echter in tweeërlei opzicht aanmerkelijk uitgebreid. Het aantal reizen waarop de echtgenote mag meevaren is nu vrijwel onbeperkt, waarbij onder bepaalde voorwaarden ook nog passagekosten van de meevarende echtgenote voor Maatschappij-rekening worden genomen wanneer haar man in het buitenland wordt afgelost.

Het aantal officieren en onderofficieren die op hun reizen hun vrouw mogen meenemen, is sterk uitgebreid, zodat nu ook een vierde stuurman of een scheepsvoorman van deze mogelijkheid gebruik mag maken.

Het komt dan soms ook voor, dat op een schip vijf of meer echtgenoten meevaren, gemonsterd als „schrijfster”, wat in deze traditionele „mannengemeenschap” wel de nodige veranderingen heeft teweeggebracht. Over de ervaringen van enige meevarende dames hieronder meer.



VROUWEN VAREN MEE

Een enkele werknemer aan de wal zou niet waareren als zijn echtgenote vanaf 's morgens tot aan het moment waarop hij weer huiswaarts keert, naast zijn bureau zat op kantoor, of naast zijn draaibank in de fabriek, of in het laboratorium zou toekijken hoe hij research bedrijft.

Niet dat de verhouding tussen een „walman” en zijn vrouw minder goed zou zijn dan die tussen een zeeman en zijn eega, maar de omstandigheden zijn geheel verschillend. Als men aan de wal 's avonds huiswaarts keert, vindt men zijn vrouw thuis; zij heeft — als zij niet zelf ook een baan heeft — de dag daar doorgebracht, het huishouden bestierd, de kinderen verzorgd.

In het gezin van een zeevarende is de situatie hetzelfde, op het ledere avond huiswaarts keren van de kostwinner na. Als een koopvaardij-officier met zijn schip het zeevaart uitvaart, kan het maanden duren voordat de echtelieden elkaar weerzien. Vroeger was het een afscheid voor jaren, tegenwoordig maakt men contracten van een maand of zes, en over een jaar zullen deze bij de Nederlandse Shell-rederij ongeveer vijf maanden worden. Maar ook vijf maanden is een hele tijd, zelfs al bestaat er nog de kans dat het schip tussentijds een Nederlandse haven aanloopt en men elkaar nog één of een paar dagen weerziet. Het zal dan ook duidelijk zijn dat menig zeeman, voor zover de omstandigheden dat thuis mogelijk maken, dankbaar gebruik maakt van de faciliteit dat zijn echtgenote kan meevaren.

Op zee

Wat werktijden betreft, is de situatie op zee geheel anders dan aan de wal. Behoudens de gezagvoerder van het schip en de hoofdwerktuigkundige, heeft ledere officier zijn vaste wacht, met eventueel nog overwerk, hetzij op de brug hetzij in de machinekamer. De meevarende echtgenote zal haar belangstelling voor het werktein van haar man ongetwijfeld wel eens tonen, maar toch beslist niet haar man op zijn wacht vergezellen. Zij is meestal te vinden in de accommodatieruimten, zodat

tijdens het meevaren toch een situatie ontstaat die ten dele kan worden vergeleken met die aan de wal: werkerterrein en „thuis“ gescheiden van elkaar, hoewel ze dicht bij elkaar liggen dan op het land het geval is.

De gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige, die dus niet meelopen in het wachstentstelsel, zijn wel vaak tijdens hun werk in hun eigen accommodatie; deze bestaat echter niet uit alleen een bureau en een bed, maar uit een kantoor/zithut en een slaaphut, met badkamer. Bij de grotere schepen is het bureau dikwijls ook ondergebracht in één aparte kantoorruimte, zodat een vrije zithut voor de vrouw ter beschikking is en een zeer royale slaaphut, want op een paar vierkante meter behoeft niet te worden bekinneld.

Voor deze beide senior-officieren zijn de werktijden overigens veel minder vast dan voor de andere officieren en onder-officieren. Bij mist, aanlopen van havens, bij vertrek en in moeilijke situaties, is de kapitein op de brug te vinden, onverschillig op welke tijd. De hoofdwerktuigkundige, die naast de supervisie op de machinekamer en het onder hem ressorterende personeel een behoorlijke portie administratie te verwerken heeft, zal eveneens op ieder moment hulp moeten verlenen om de werkzaamheden goed te doen verlopen. Bij grote reparaties zal hij zelf in de machinekamer het toezicht houden. Hun meevarende echtgenoten zullen dan ook in het algemeen hun eigen dagindeling aanhouden, die min of meer met het leven aan de wal overeenkomt. Maar voor de andere rangen is de situatie geheel verschillend. Want al zal de accommodatie van eerste stuurman/tweede werktuigkundige tot en met vierde stuurman/vijfde werktuigkundige kleiner zijn dan die van de senior-officieren, hun werkrumtes is elders in het schip en werktijden zijn altijd vier uur op, acht uur af, met eventueel nog overwerk, bij meren en ontmeren bijvoorbeeld.

Afhankelijk van de beschikbare accommodatie — op de oudere schepen was bij de bouw niet zo zeer gerekend op het meevaren van echtgenoten — en bovendien afhankelijk van haar persoonlijke instelling, zal de meevarende vrouw zich aanpassen: de rustperiodes indelen zoals haar man die nodig vindt, wil hij zijn werk naar behoren kunnen uitvoeren, of haar eigen dagindeling aanhouden zoals zij die thuis gewend is.

Kapiteins

De eerste meevarende echtgenote aan wie wij vlak na binnenkomst van het schip in Europort, naar haar ervaring vroegen, zat in een ruime zithut. Maar daarvoor was haar echtgenoot dan ook gezagvoerder van een schip in de D-klasse, een 70.000 tonner, die ten tijde van ons gesprek in de vrij regelmatig vaart om de Kaap zat, d.w.z. van een haven in Noord-West-Europa, waar het schip zijn lading lost, naar het Midden-Oosten, om weer een volle lading te halen.

„Nee, op deze rust zit je niet veel van de wereld, maar je zit wel dikwijls in een goed klimaat. Toegegeven, als je een haven als Europort aantoegeeft, is het prettig je familieleden weer te zien, maar als je dan merkt hoe koud en vochtig het hier in

de winter kan zijn, dan ben je eigenlijk blij als je weer goed en wel op zee zit, op weg naar warmere streken. Niet dat ik nog veel van de wereld behoeft te zien. Ieder jaar vier ik een paar maanden met mijn man mee. Dat deed ik al toen hij tweede stuurman was. Als zeemanvrou ben je anders dikwijls alleen en dan waardeer je het die te meer als je weer een paar maanden kunt meevaren.“ Op onze vraag of zij zich nooit vervleedde, kregen wij ten antwoord: „Nee, je moet er natuurlijk wel op voorbereid zijn dat je soms gedurende een groot aantal uren toch weer alleen zit. En dat is ook helemaal niet erg. Nu mijn man gezagvoerder is, gebouwt dat niet zoveel, tenzij het slecht weer is of wij een haven gaan aanlopen en hij dus op de brug is te vinden. Maar voor de rest zit mijn man hier dikwijls achter zijn bureau te werken. En dan praat je wel niet veel, maar je bent toch samen. Ik zelf neem altijd borduurwerk mee. Ik kom eens heerlijk tot rust en geniet van de vrije uren die wij samen kunnen doorbrengen. Vroeger, toen hij nog eerste stuurman was, was dat wel anders, vooral met laden en lossen. Dan was hij eeuwig in de weer. Maar ook toen genoot ik van het meevaren. Je leert zoveel mensen kennen, en van alle reizen die ik meegemaakt heb, hield ik dus vinden over. Ik geloof ook dat degenen aan boord die niet hun echtgenote bij zich hebben (het kan natuurlijk niet altijd vanwege de kinderen) het prettig vinden om nu en dan eens binnen te wippen. Een kop koffie door een vrouwenhand geschonken, gaat er kennelijk altijd wel in. Bovendien willen ze wel eens hun hart luchten als er een brief van thuis is, moeilijkheden met de kinderen of zo.“

Als wij de zithut van deze kapiteinsvrouw, of nee, van de kapitein, eens rondkijken, valt onmiddellijk op dat hier een vrouwenhand er de finishing touch aan heeft gegeven die men in een zuivere mannenomgeving al gauw mist. Niet dat de prachtige planten die wij overal zien, niet in een mannenomgeving worden gevonden. Bij zoveel water wil een man ook wel eens wat planten om zich heen zien. Maar het zijn het kleedje op de tafel, het opgeruimde, gezellig neergezette snuisterijen, die de vrouwelijke smaak verraden.

Kinderen

„Weet u, mijn zoon is achtten en als ik nu meevaren heeft hij er geen enkel bezwaar tegen; hij is al bij familie waar hij leeftijdgenoten heeft. Maar toen hij klein was, viel het mij wel eens moeilijk om hem — al was het dan bij zijn grootouders — achter te laten. Ik heb toen ook een aantal jaren geen gebruik gemaakt van de gelegenheid die de Maatschappij bood, terwille van mijn zoon. En voor degenen die meer kinderen hebben, is het wel moeilijk voor langere tijd goede oppas te vinden. Aan de andere kant, als je man met verlof komt, is hij zo'n twee maanden thuis, dus dan wordt het één lange vakantie.“

De buren kijken mij dan wel eens ploers aan, maar ja, is hij dan weer voor zoveel maanden weg, dan zijn ze vol medelijden. Niet dat ik dit laatste op prijs stel, integendeel, als ik iets haat dan is het meewarigheid omdat mijn man vaart. Dat is hele-



Een zonnetje en een rustige zee, dan is het heerlijk toeven op een schip

maal niet nodig; ik wist tevoren wat ik begon en heb nooit overvoelen hem ertoe over te halen aan de wal een baan te zoeken.“

„Niet dat haar dat ooit gelukt zou zijn“, vult de kapitein aan, die juist is binnengekomen na in zijn kantoor de douane-ambtenaren te hebben ontvangen.

„Het heeft zijn nadelen maar ook zijn voordelen. Overigens, nu mijn vrouw het toch had over wat anderen van zeevarenden zeggen: wat mij altijd opvalt, is dat er in Engelse havens zo veel begrip is voor een zeeman. Neem nu alleen maar toen mijn vrouw een paar maanden geleden in een Engelse haven aan boord kwam. Iedereen werkte mee om haar nog op tijd aan boord te krijgen; de taxichauffeur, zelfs de douaneambtenaar op het vliegveld al. Maar sorry, ik onderbrak het gesprek.“

„Ja, ik zou toch nog één ding willen opmerken“, hernam de vrouw van de kapitein. „Velen denken dat je als je de vrouw van de kapitein bent, je allerlei allures aanneemt. Ik weet niet of er meevarende echtgenoten zijn die dit ooit hebben onderhouden. Aan boord van dit schip ben ik bijna voortdurend opgetrokken met de vrouw van een van de jongere werktuigkundigen. Het zit ik hem echt niet in de rang van je man, u moet ons meer zien als de bewoners van een flat. Met de ene buur kun je beter



Een vrouw in een mannenwereld

opschieten dan met de ander, maar helaas schijnt nog niet iedereen het in dat licht te zien."

"It's a man's world"

Met bovenstaande eerste reactie typeerde de echtgenote van een derde werktuigkundige op een van de kleinere schepen haar indruk na twee maanden met haar man te hebben meegevaren. Haar eerste kennismaking met het leven op zee was niet erg gelukkig geweest. De accommodatie op dit oudere schip bestond voor de rang van haar man uit slechts één hut. Als extra handicap gold voor haar dat zij Engelse was, die nog geen woord Nederlands sprak. En als onaangenaamste ervaring was haar gebreken, dat zij bijzonder gevoelig was voor zeeziekte.

Des te groter was dan ook onze bewondering voor haar volharding het toch al twee maanden

te hebben volgehouden en deze bewondering nam nog toe toen wij hoorden, dat zij vast van plan was het contract van zes maanden van haar man vol te maken, samen met hem.

"It's a man's world, maar ik wilde altijd al proeven wat het leven van mijn man nu eigenlijk voor hem betekende. Tijdens onze verkeringsstijd heeft hij me er al zoveel over verteld dat ik zei: voordat wij een eigen huis zoeken, wil ik eerst een keer meevaren, en met die koer bedoel ik een heel contract. Maar ik realiseer me, dat ik wel erg in het nadeel ben. Als er een verjaarpertijntje is, of wij zitten bij elkaar met een groep collega's, soms ook met de andere meevarende vrouwen erbij, dan is het logisch dat niet iedereen, alleen terwille van mij, Engels gaat praten. Ik geloof ook niet, dat ik altijd zou willen meevaren, daarvoor ben ik zelf te honkvaast. Maar in de afgelopen twee maanden heb ik veel gelezen, heerlijk lui in

de zon gelegen: we zijn nu niet een tijdje „op de kust van Engeland“, en vooral al die van Noorwegen en Zweden geweest en ik heb genoten van de plaatsjes daar. Maar één ding hoop ik vurig, dat het schip in de komende maanden nog naar Singapore wordt gedirigeerd, daar heb ik altijd heen gewild."

"Ik heb me altijd gerealiseerd, dat ik geen type ben om dikwijls mee te varen. Niet dat ik in de toekomst nooit meer meega. Wel voor een paar dagen, of een week of twee. De meesten zeiden al vóór mijn huwelijk: wat triest dat jij met een zeeman gaat trouwen. En dat vond ik vreselijk, want ik zag het verschil wel, maar ik durfde het aan. Als hij meer van die reises gaat maken als in de afgelopen twee maanden, valt het wel mee. Ik ben nu al zowat alle familieleden in de Engelse havens afgelopen, wat mogelijk is omdat dit schip zo veel op de kust zit."



Het Kapiteinsverblijf aan boord van een tankschip van de D-klasse



Planten verzorgen aan boord, is meestal ook mannenwerk

Op de brug

Op de brug van een tanker, van Rotterdam op weg naar een haven in de Duitse Bocht, hadden wij ons derde gesprek, nu met de vrouw van een derde stuurman. In het schemerdonker stelde ze zich voor en ze koppelde daar tegelijk de vraag aan, of wij ook koffie bleefden. Nou dat kon er wel in, al hadden wij niet verwacht dat ook op de brug een vrouwenhand de aanwezigheid van koffie zou voorzien.

„Doet u dit altijd?” vroegen wij haar. „Nee, als het zo eens uitkomt. Weet u, het is nu bitterkoud, de kapitein en mijn man, die nu de wacht heeft, hebben met het drukke verkeer hier voor de Hoek hun handen vol en dan vind ik het prettig om op mijn manier te helpen. Dit kan natuurlijk niet altijd, het hangt helemaal van de omstandigheden af. Veronderstel dat ik als vrouw altijd op de brug ging staan, dan had ik net zo goed kunnen gaan

studeren en mijn derde rang kunnen halen.” Kinderen hadden ze nog niet, ze waren pas een half jaar getrouwd en vonden dit een prachtige tijd om samen, op zee, door te brengen. „Toen ik drie maanden getrouwd was, ben ik naar New York gevlogen. Weet u wat het gekste is? De eerste tijd miste ik mijn huis. Je had net alles mooi ingericht, je meubels samen uitgezocht tijdens het verlof en dan ineens hoor je dat de boot een mooie reis gaat maken. En het zou natuurlijk dom zijn om zo'n kans niet te grijpen. We hebben een tijd in de Caribben gezeten met dit schip. De medewerking aan boord om eens een wach te wisselen, zodat je wat langer met je man de wal op kunt, is erg droeg. Het hangt natuurlijk van je eigen karakter af, maar je kunt als vrouw ook de helpende hand reiken. Ik bedoel niet dat je je met de gang van zaken moet bemoeien, maar een zieke in het hospitaal bezoeken, zoals in

Venezuela gebeurde, met Kerstmis wat doen om een gezellige sfeer te scheppen, dat zijn typisch zaken die een vrouw beter afgaan. Later, als er kinderen zijn, is het natuurlijk moeilijk nog mee te varen, maar, wie weet, worden de contracten dan nog korter. In onze verkiezingstijd zagen we elkaar ook maandenlang niet en dat viel niet altijd mee. De gelukkigste momenten uit mijn leven waren altijd als ik hem op het vliegveld opwachtte als hij met verlof kwam en als ik hem dan weer zag aankomen. U heeft geen idee hoe dat je kan aangrijpen en dat zal wel altijd zo blijven.”

Mannenzaak

Aan tafel, tijdens de filmvoorstelling of tijdens de borrel die omstreeks twaalf uur aan boord van de meeste schepen een vaste gewoonte is, steeds meer zijn er dames bij aanwezig. En met die vrouwelijke aanwezigheid is er ook steeds meer de neiging de gespreksonderwerpen uit te breiden. De mannen onder elkaar vallen dikwijls op hetzelfde thema terug: het schip, het werk. En dat kan na zoveel maanden samen doorgebracht te hebben wel eens eentonig worden.

Natuurlijk impliceert de aanwezigheid van meer opvarenden een extra belasting voor de civiele dienst, maar de meevarende dames steken, wat de accommodatie van hun man en wat de bewassing betreft, zelf al gauw de handen uit de mouwen.

Toch blijft het een „man's world”. Hoe zeer de meevarende echtgenoten ook een vast verschijnsel worden, het „runnen” van een schip blijft mannenzaak. De verhoudingen zouden al spoedig scheef komen te liggen als de vrouwen aan boord van een tanker zich met de gang van zaken gingen bemoeien. Om dit niet te doen, is zelfbeheersing nodig. Men is natuurlijk al spoedig geneigd zich te gaan vereenzelvigen met het werk van de man, met zijn wachten. De praktijk wijst gelukkig uit dat die zelfbeheersing door de meeste dames wordt opgebracht.

Ook wat de scheepsgezellen betreft, begint het meevaren van echtgenoten ingang te vinden. Wij schreven het al: onderofficieren, zoals scheepsvormen en het hoofd voeding, zijn nu reeds in de gelegenheid hun vrouw te laten meevaren. Naarmate bij de nieuwere tankers de accommodatie ruimer wordt, zal ook andere rangen — onder bepaalde voorwaarden — wellicht meer en meer de gelegenheid kunnen worden geboden van deze faciliteit gebruik te maken.

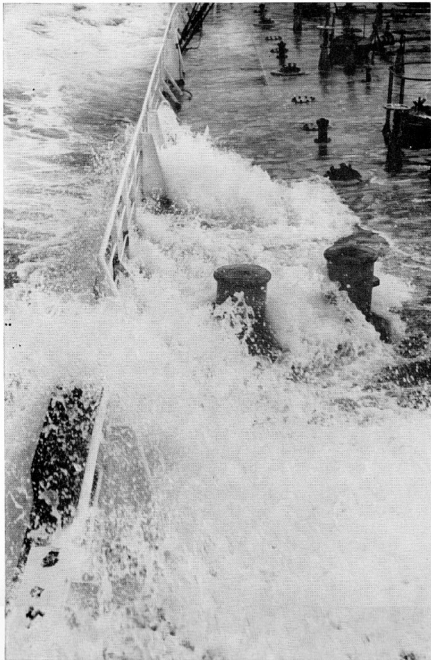
De tijd dat men voor jaren afscheid nam van vrouw en kinderen is voorbij. Gelukkig maar. Het etiket dat de zeeman in het verleden droeg, past niet meer bij hem. Varen op zee is een even nuchter arbeidsproces als werk aan de wal. Planning, economisch beleid en communicatie zijn woorden die nu op zee niet minder ingeburgerd zijn dan op de bedrijven aan de wal. Met deze gelijkjachteling wordt ook getracht de perioden dat onze varende collega's van hun gezin gescheiden zijn, korter te maken. Het meevaren van echtgenoten is hierbij een belangrijke factor.

W. W.

HET K.N.M.I. EN DE ZEE

Wij kennen allen het K.N.M.I. in De Bilt als het instituut dat ons wisselvallige weer in de gaten houdt en ons waarschuwt wanneer een nieuw regen- of koudefront ons land nadert, of — in het meer optimistische geval — wanneer een paar onverwacht zonnige dagen ons leven komen veraangenamen.

Minder bekend zijn de activiteiten die op andere gebieden door dit — soms ten onrechte door ons vermaledijde — weerstation worden ontplooid. Om er slechts enkele te noemen: adviezen over stromingen en te verwachten maximale golfhoogten in verre gebieden waar Nederlandse baggeraars havens aanleggen, opgaven aan oliemaatschappijen die gegevens wensen omtrent de krachten van de zee in een locatie waar een boorplatform op zijn poten zal worden gezet. En wel zeer weinigen zullen vermoeden dat sedert 1980 ook schepen „weerrouteringen” van het K.N.M.I. ontvangen op hun vaart over de Atlantische Oceaan. Ook de Shell-tankers die deze oceaan oversteken, krijgen op hun tocht naar Noord-Amerika en het Caribisch gebied, weerrouteringsadviezen, die mede mogelijk zijn geworden dank zij de medewerking die van zo'n 5.000 „selected ships” over de gehele wereld wordt ontvangen.



DE derde stuurman van het s.s. „Korenia” van Shell Tankers N.V., Rotterdam, rapporteerde in 1967 het navolgende aan het K.N.M.I. over een verschijnsel dat bekend staat als „lichtend wiel” en onder andere in de Zuidchinese Zee wordt waargenomen, vooral in het voor- en najaar.

„Recht vooruit werden brede, snel oplichtende banden waargenomen (oplichtingsfrequentie drie maal per sec.). De breedte der banden was ongeveer 1 m, met een onderlinge afstand van naar schatting 5 à 7 meter. De banden liepen nagenoeg evenwijdig; het convergiepunt was dus niet te bepalen. Het verschijnsel verdween langzaam naar achter en vervaagde tenslotte. Het was zichtbaar van 100 m recht vooruit tot 100 m achter het schip. Aan stuur- en bakboord was het verschijnsel ongeveer 50 m zichtbaar, maar dit kan het gevolg geweest zijn van schijnsels van het schip af. De lichtende banden waren niet allemaal even lang, zodat de mogelijkheid bestaat dat het schip door het convergiepunt van het „lichtend wiel” is gevaren, doch zeker is dit niet”.

Radio-weerrapporten

Melding van een dergelijk verschijnsel, dat waarschijnlijk te maken heeft met plaatselijk sterke groei van lichtgevend organismen in het water, is een uitzondering in de stroom van rapporten die het K.N.M.I. van de „selected ships“ op zee ontvangt. Ieder van de Shell-tankers die alle tot de groep van geselecteerde schepen behoren, zal viermaal per dag waarnemingen doen omtrent wolken en wind, zicht, de luchtdruk en temperatuur, de hoogte van de golven, om maar een paar gegevens te noemen. En aangezien in totaal niet minder dan 5.000 schepen over de gehele wereld deze gegevens op hetzelfde tijdstip opnemen, namelijk elke dag om 00.00, 06.00, 12.00 en 18.00 gmt, zijn deze waarnemingen voor de vele weerstations die in de verschillende continenten zijn gevestigd, een goede hulp om een indruk te krijgen van het weerbeeld op de zeeën en oceanen.

Niet minder dan drie-vijfde van onze aardbol is bedekt met water. En het juist de oceanen die als energiebron fungeren voor de weersontwikkeling. Wil een meteorologische dienst dan ook enige mate betrouwbare weersinformatie kunnen

verstrekken, dan dient de situatie zoals die zich voordoet op zee, zonder uitstel te worden gerapporteerd door de „selected ships“.

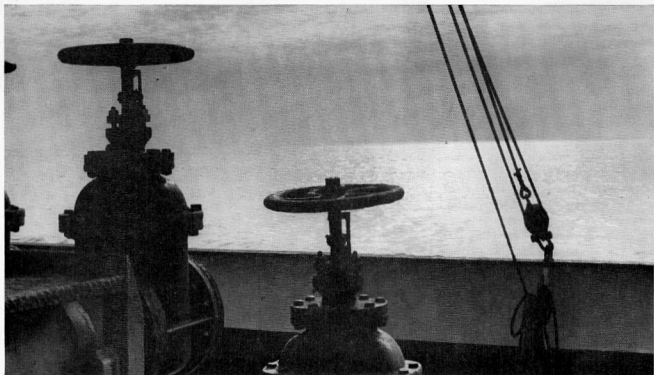
„Selected ships“

Wat impliceert deze term eigenlijk? „Selected ship“ wil zeggen dat de medewerking van een schip is gevraagd en verkregen om viermaal per dag waarnemingen te doen, deze radiografisch door te zenden naar een kuststation en verder een meteorologisch en een stroomjournaal bij te houden. Om de schepen hiertoe in staat te stellen, levert het desbetreffende meteorologische instituut hun klimatologische atlanten en boekwerken over meteorologie, verder alle benodigde instrumenten zoals een barometer, een barograaf, een zeewaterthermometer en een psychrometer. Deze „selected ships“ — en bij de Nederlandse koopvaardij zijn er in totaal 310 — kunnen passagiers- of vrachtschepen zijn, tankers, maar ook vissersvaartuigen. Laatstgenoemde geven de waarnemingen meestal radiotelefonisch door, daar hun apparatuur niet altijd een telegrafie-installatie omvat.

Hoe dan ook, de diversificatie is zodanig dat weer-

rapporten niet alleen van schepen op de Noordzee worden ontvangen, maar uit alle delen van de wereld. De meldingen worden gedaan aan het dichtstbijzijnde kuststation, dat het „radio-weerrapport“ weer per teleks doorgeeft aan de in het desbetreffende land gevestigde meteorologische dienst. Toch zou op die wijze nooit een compleet beeld kunnen worden verkregen van de hoge- en lage-drukgebieden zoals die zich boven de zeeën ontwikkelen, omdat elk nationaal weerstation alleen de berichten zou ontvangen van die schepen die hun rapport aan het kuststation in datzelfde land hebben geseind. Daarom zijn ook weer onderlinge ketens opgebouwd tussen de vele meteorologische diensten over de gehele wereld, waardoor de gecodeerde berichten zonder uitstel worden uitgewisseld. Zo worden alleen al in Europa per etmaal 250.000 à 300.000 codegroepen van 5 cijfers doorgegeven.

Te land zorgen de meteorologische diensten zelf voor de metingen en opnamen; daarvoor zijn in elk land een aantal meetstations, die niet alleen op dezelfde tijden als op zee de ontwikkeling van het weer in detail melden, doch zelfs op elk uur van





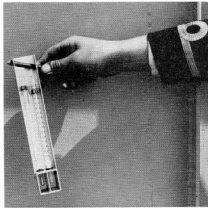
1. Aan boord van elke Shell-tanker neemt de stuurman van de wacht vier maal per dag o.a. de stand van de barometer op ten behoeve van het K.N.M.I.

2. De slinger-psychrometer, met natte en droge bol, waarmee het dauwpunt wordt bepaald

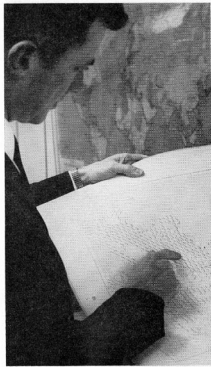
3. Ir. W. D. Moens laat in de klimatologische atlas zien hoe de gegevens omtrent stromingen in kaart zijn gebracht

4. De gecodeerde gegevens die per telex het K.N.M.I. bereiken en afkomstig zijn van de „selected ships” en vele andere weerstations, worden in de plotkamer in kaart gebracht

5. Op een lichtbak wordt aan de hand van de geplote kaart vastgesteld hoe de situatie in een bepaald gebied is, waarna men door extrapolatie bepaalt hoe het weer zich zal gaan ontwikkelen



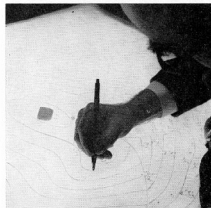
2



3



4



5

de dag. Bovendien krijgt het K.N.M.I. elk uur nog de melding van de licht- en weerscheppen binnen. Ook vliegtuigen werken mee aan de opbouw van het totaalbeeld, door vier maal per dag de situatie zoals die zich voordoet in de hogere luchtfagen, radiografisch te melden. Al met al, een gigantische operatie, die echter door de goede internationale samenwerking, ook van de landen die zich achter een figuurlijk gordijn plengen te hullen, het voor de meteorologische diensten (waaronder het K.N.M.I. in De Bilt) mogelijk maakt een betrouwbaar beeld te vormen van het weer zoals dat zich over de gehele wereld ontwikkelt.

Journaals

De „selected ships” doen echter meer dan de radio-weerrapporten seinen. Zij vullen ook vier maal per dag het zogenaamde meteorologisch journaal in. Dit is voortgekomen uit de tijd dat

radiografische en telefonische verbinding tussen schip en wal nog een ongekende mogelijkheid was. Reeds meer dan honderd jaar werkt het K.N.M.I. samen met de zeevarenden, louter en alleen om de klimatologie te dienen. Na de reis leveren de kapiteins de door hen en de stuurlieden bijgehouden meteorologische journaals in, alsmede een stroomjournaal, waarna de aan de hand van aantekeningen klimatologische studies kunnen worden verricht en atlanten kunnen worden samengesteld. Deze aantekeningen hebben dus niet ten doel het weer te voorspellen, doch zijn daarbij wel een hulp, daar de meteorologen zich aldus een beeld hebben kunnen vormen van de klimaten die op de oceanen heersen, van de plaatselijk voorkomende golfhoogten en stromingen.

De gevolgtrekkingen die het K.N.M.I. hieruit heeft gemaakt en nog steeds maakt, stellen het instituut ook in staat informatie te verstrekken aan de maat-

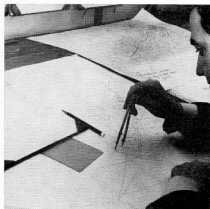
schappijen die voor hun werkzaamheden, op zee of langs de kust, tevoren de mogelijke krachten van de wind, golven en stromingen ter plaatse willen kennen. Doch ook andere waarnemingen, zoals die door de zeevarenden worden gemeld, zijn van grote waarde. Zo komen meldingen binnen over, wat men noemt, melkzeën.

In bepaalde gebieden kan het voorkomen dat de stuurman staande op de brug van een schip ineens in de verte een vlotte ziet die op een ijsveld lijkt. Als het schip dit vlak nadert, blijft het witte veld duidelijk zichtbaar en het is zelfs voorgekomen dat een jonge stuurman, die nog nooit met dit verschijnsel had kennisgemaakt, de kapitein liet porren omdat, ook al voeren zij in een warme streek, hem de schrik om het hart sloeg bij de gedachte aan een onverwacht ijsveld.

Een melkzee is echter een biologisch verschijnsel: een grote hoeveelheid plankton kan zich bij bepaal-



6



7

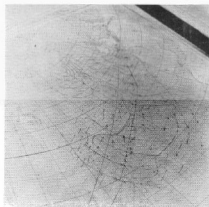
de klimatologische omstandigheden voordoen en het aanzien van de zee geheel veranderen. Ook poollichtwaarnemingen en de waarneming van andere optische verschijnselen, zoals halo's en bijzondere, worden gemeld. Grote zwermen sprinkhanen, vermoede zeevogels die op het dek een rustplaats zoeken, en andere vreemde ontmoetingen met de produkten van moeder natuur zijn het doorgevoerde waard. Dergelijke rapportages worden door het K.N.M.I. weer verder geleid naar de in diverse landen gevestigde instituten die zich daarin specialiseren.

In en uit
In en uit stromen de berichten op het K.N.M.I. Aan de lopende band komen, per telex, de meldingen binnen die door Scheveningenradix zijn ontvangen; verder de berichten die via kuststations elders zijn ontvangen en door de weerdiensten

6. Alle aan boord verzamelde gegevens worden zorgvuldig genoteerd in het meteorologisch journaal. De opgemaakte radio-weerrapporten worden zonder uitstel door de radio-officier naar een kuststation gezonden

7. Wanneer een schip eenmaal om weerroutingsadviezen heeft gevraagd, wordt het op zijn reis nauwlettend gevolgd

8. Niet alleen de kortste, de geadviseerde en de gevolgde routes worden in kaart gebracht, ook de „optimale“ route, dat wil zeggen, de route die achteraf bezien nog het beste zou zijn geweest



8

onderling worden uitgewisseld. Direct na ontvangst gaan ze naar de „plotters“ die de gegevens in kaart brengen. De aldus verkregen kaarten worden verder geleid naar degenen die, met hun ervaring opgedaan met de bestudering van het weer, de werkkaarten samenstellen waarop de opbouw van hoge- en lagedrukgebieden wordt weergegeven; en dat niet alleen boven land maar ook boven de zeeën.

Tweemaal per dag wordt, per facsimile — een telex-apparaat dat de werkkaart tegelijk tekent — de werkkaart uitgewisseld met Noord-Amerika. Het is een druk bedrijf en men kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het niet aan het K.N.M.I. ligt als het weer anders uitvalt dan via de radionieuwsdienst en de televisiestations in Nederland is voorspeld.

Dikwijls wordt echter vergeten dat niet iedere plaatselijke bui in een landelijk of gewestelijk overzicht kan worden verwerkt, alhoewel van de accuratesse waarmee wordt tewerkgegaan toch menigen baat heeft. Zo zal, wanneer de moesten onze nog op één oor liggen, de land- en tuinbouwer 's morgens in alle vroegte de radio aanzetten om naar het speciaal voor hem samengestelde weerbericht te luisteren, opdat hij er zijn dag mee kan indelen. Dit programma wordt, om toch vooral de laatste gegevens erin te kunnen verwerken, vanuit de radiokamer in De Bilt de ether ingezonden.

Weerroutering

Maar er gaan nog veel meer berichten van De Bilt uit; bijvoorbeeld de weerberichten speciaal voor de scheepvaart, een dagelijks terugkerende en door de zeevaardenden gewaardeerde uitzending. En uit deze dienstverlening is in 1960 de weerroutering voortgekomen: adviezen aan de scheepvaart op de Atlantische Oceaan hoe te varen om slecht weer te vermijden.

Naarmate meer gegevens binnenkomen over de

weertoestand op de oceaan, is het mogelijk zich een beeld te vormen van de weerontwikkeling in de komende dagen. Geodetisch ingenieur W. D. Moens van het K.N.M.I. stelt het heel eenvoudig: als je van een kind dat touwtje aan het springen is, een groot aantal moment-opnamen maakt, is het mogelijk aan de hand van iedere opname te bepalen wat de volgende fase is, omdat de cyclus bekend is. Met behulp van alle gegevens die van de schepen binnenkomen over de weersgesteldheid op de Atlantische Oceaan, is het mogelijk, door extrapolatie, zich een beeld te vormen van het weer zoals dat zich zal gaan ontwikkelen. Maar daarvoor zijn dan vele van die „momentopnamen“ nodig.

Nu kan een depressie die zich gaat voordoen, zo plaatselijk zijn, dat een kleine reroutering het schip door een gebied leidt waar het minder stormachtig is, of zelfs mooi weer. Een omweg is dan verantwoord, ook al betekent het een langere route. Immers, het is beter de koers iets te verleggen om door een gebied te varen waar de natuur niet haar krachten zal demonstreren, dan de kortste route te nemen maar dan vaart te moeten minderen of schade op te lopen. Hierbij moet natuurlijk rekening worden gehouden met de karakteristieke eigenschappen van de individuele schepen en de speciale eisen die voor hen gelden. Een passagierschip zal een vaart zoeken die voor de opvarenden zo gerieflijk mogelijk is. Een kleiner vaartuig, dat door zijn beperkte tonnage minder opgewassen zal blijken tegen de lange en hoge golven die zich op de Atlantische Oceaan kunnen voordoen, zal ook bereid zijn verder van de kortste route af te wijken dan een grote tanker, die door zijn massa wel iets kan hebben. Maar ook voor de grotere schepen geldt, dat het beter is een paar uur om te varen en volle kracht te blijven draaien dan door een vliegende storm te moeten stampen, met halve kracht.

Grootcirkel

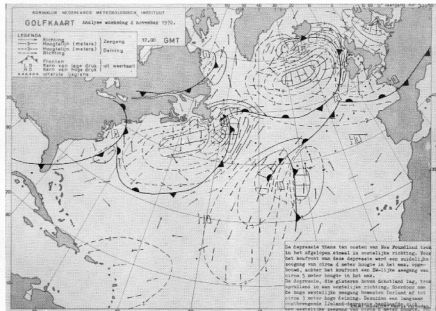
Op hun oversteek van Europa naar Centraal-Amerika heeft de kapitein van een schip de keuze uit twee routes, de grootcirkelroute en de loxodrome. De grootcirkel, eigenlijk een denkbeeldige lijn die over de aardbol wordt getrokken en de kortste verbinding vormt tussen twee punten, zal in de zomermaanden vrijwel zonder uitzondering worden gevolgd. Doch vanaf september tot april is de weersgesteldheid op deze route, die over het noordelijke deel van de Oceaan leidt en onder invloed staat van de pool, verre van gunstig, zodat vele schepen de loxodrome gaan volgen, een route gevormd door een denkbeeldige kromme lijn die men over de wereldbol zou kunnen trekken en die alle meridianen onder eenzelfde hoek snijdt. Maar deze route, die langs de Azoren leidt, is langer, afhankelijk van de snelheid van het schip wel zo'n 12 tot 18 uur varen extra.

Naarmate met behulp van de vaste gegevens die uit journaal zijn verkregen, en op basis van de viermaal daags binnenkomende radio-weerrapporten, een betrouwbaarder beeld kon worden gevormd van de weersgesteldheid en mogelijke ontwikkeling op de noordelijke route, werd het mogelijk weervoorspellingen te geven, ook in de wintermaanden, voor deze kortere weg. En zo is men er

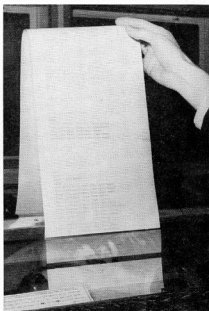
9. Golfkaart, samengesteld op dezelfde dag dat de gegevens door de „selected ships“ werden gesend (afbeelding met toestemming van het K.N.M.I.)

10. Kaart van de Indische Oceaan

11. In een onafgebroken stroom komen de gecodeerde gegevens binnen, uit alle landen, uit alle zeeën



10



11

in de laatste tien jaar toe gekomen schepen die om weerouterend vroegen, ook in de wintermaanden te routeren de grootcirkel te volgen en voortdurend in radiografisch contact te blijven met De Bit.

Routeringsmethode

Wanneer een schip door het K.N.M.I. wordt gerouterd, gaat men niet uit van de lage-drukgebieden zoals die op een bepaald moment heersen, maar van die welke zich kunnen ontwikkelen. Met andere woorden, men gaat uit van de voorspelling voor de komende dagen, minstens voor de komende drie. Het eerste routeringsadvies is een zogenaamd „strategisch“, dat wil zeggen dat is een route die het mogelijk maakt binnen korte tijd terug te keren tot de grootcirkel of uit te wijken voor een gebied waar wind en golven het schip zouden dwingen tot aanzienlijk vaart verminderen.

Hierbij dient het K.N.M.I. rekening te houden met de specifieke factoren die voor dat bepaalde te routeren schip gelden, zoals vaartanselheid bij de gegeven belastingstoestand. Bovendien moet rekening worden gehouden met ijveliden, met zee-stromingen en dergelijke.

Het is voor een gezagvoerder — hoe deskundig ook — onmogelijk over even veel gegevens te beschikken als het meteorologisch instituut, bijvoorbeeld over actuele golf- en weerkaarten. Anderzijds dient de kapitein rekening te houden met werkzaamheden die aan boord tijdens de vaart moeten worden verricht. Hij zal er verder voor waken dat de reserve-bunkers niet worden aan-

gesproken, wat pas nodig zou zijn als de derouterend te groot zou worden.

Het is dus een samenspel tussen het schip en de wal, elke dag weer. De gezagvoerder meldt de toestand van het weer, zijn positie en vaart; het K.N.M.I. adviseert welke route te volgen en waarom. In De Bit wordt iedere mijl van de overtocht gevolgd. Nagegaan wordt in hoeverre de gevulde route afwijkt van die welke — achteloos booten — nog de beste was geweest.

Toekomst

Hoe de meteorologische diensten in de toekomst aan een steeds groter aantal waarnemingen zullen komen, is van uitermate groot belang met het oog op het steeds toenemend verzoek om adviezen op allerlei gebied. Ook voor nog betere weeroutering geldt, dat prognoses van wind en golven voor op z'n minst zeven dagen vooruit beschikbaar moeten komen. De Meteorologische Wereld-Organisatie, het hoogste internationale orgaan op dit gebied, streeft er in de eerste plaats naar methoden te ontwikkelen om de werkzaamheden van de waarnemers aan boord van de „selected ships“ te vereenvoudigen en, waar mogelijk, te automatiseren. Dit is niet alleen omdat voor de officieren aan boord van de schepen steeds minder tijd beschikbaar komt voor het doen van waarnemingen, maar ook omdat, hoewel de wereldtonnage voortdurend toeneemt, het aantal schepen steeds kleiner wordt; hetgeen leidt tot een vermindering van het aantal weerrapporten.

Nieuwe methoden worden daarom ontwikkeld, die zullen worden gebruikt in het „Global Atmospheric Research Program“. Dit programma omvat een reeks experimenten op wereldschaal, die zowel de dampkring als de oceanen en hun onderlinge beïnvloeding zullen omvatten. De economische voordelen van nauwkeurigere en meer gedetailleerde meteorologische en maritieme voorlichting kunnen zeer groot zijn. Maar hiervoor is in de afgeestelde plaats nog een toename van het aantal waarnemingen, want ondanks alle stations te land, ondanks de vele vaste weerschepen en de 5.000 „selected ships“ over de gehele wereld, is nog maar van een klein deel van de atmosfeer, circa 20%, voldoende gegevens beschikbaar.

Just van de zeeën en poolgebieden moeten meer gegevens komen. Mede om deze leemten in het waarnemingsnetwerk op te vullen, zullen meteorologische satellieten en een groot aantal zwevende ballonnen nodig zijn en verder observaties door speciale vliegtuigen en automatische stations. De wiskundige verwerking van de resultaten zal slechts kunnen geschieden met de allergegrootste computers in Amerika, Rusland of Engeland.

De uitvoering van het totale plan zal jaren in beslag nemen en ook veel geld kosten. Daartegenover staat, dat door de kennis die wordt vergaard, kan worden gekomen tot het opstellen van nauwkeurigere en gedetailleerde weersverwachtingen, die ook langere perioden zullen omvatten.

En bij dergelijke voorspellingen kunnen wij allen, te land en ter zee, baat hebben.

W. W.