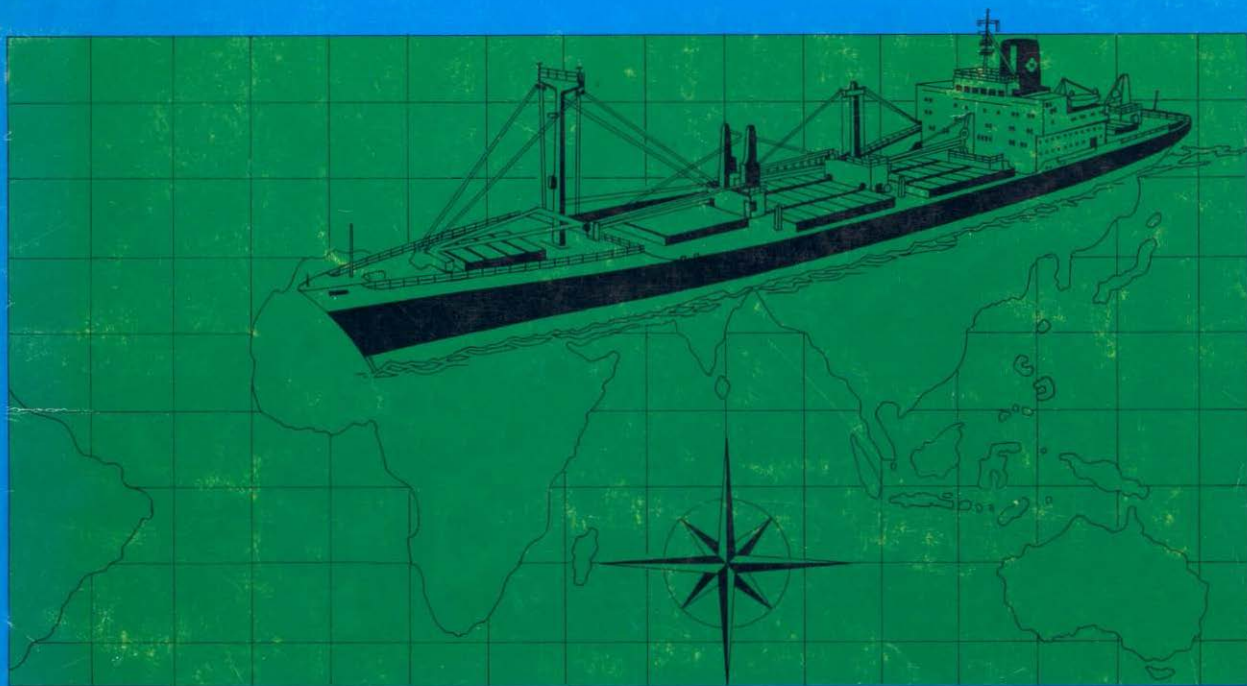
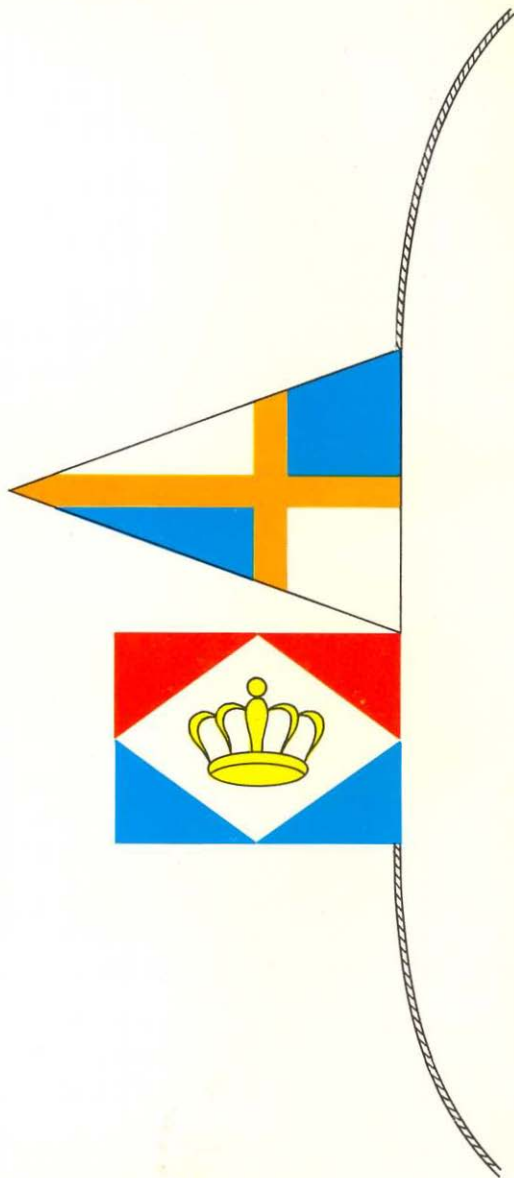


Op volle kracht voorruit



Koopvaardij-officier bij de K.J.C.P.L.



Op volle kracht vooruit
koopvaardij-officier bij de K.J.C.P.L.

Het boekje, dat U nu in handen heeft werd samengesteld door de afdeling personeelszaken van de K.J.C.P.L. N.V. (Koninklijke Java-China-Paketaanvaart Lijnen N.V.) te Amsterdam. Het doel van dit boekje is in de eerste plaats jongelui een behoorlijk inzicht te geven in het vak van koopvaardij-officier, waarbij aandacht werd besteed aan de vele facetten van de scheepsgemeenschap, de werkzaamheden van de officieren, de levensomstandigheden, sociale voorzieningen, arbeidsvoorwaarden, opleiding en studiemogelijkheden. Het boekje moet antwoord geven op de vraag: „Wat is nu eigenlijk een zeeman, wat doet hij, wat moet hij weten, onder welke omstandigheden werkt hij en wat zijn de toekomstmogelijkheden voor een jongen die naar zee gaat?”

Hoewel getracht is deze vragen zo zakelijk en volledig mogelijk te beantwoorden, zullen er bij de jongelui, de ouders of schooldecanen nog vragen kunnen rijzen waarop dit boekje een antwoord schuldig blijft. De afdeling personeelszaken van de K.J.C.P.L. te Amsterdam zal die vragen gaarne beantwoorden;

Ons adres: KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART
LIJNEN N.V.,
Afdeling Personeelszaken
Prins Hendrikkade 108-114
Postbus 248
Amsterdam

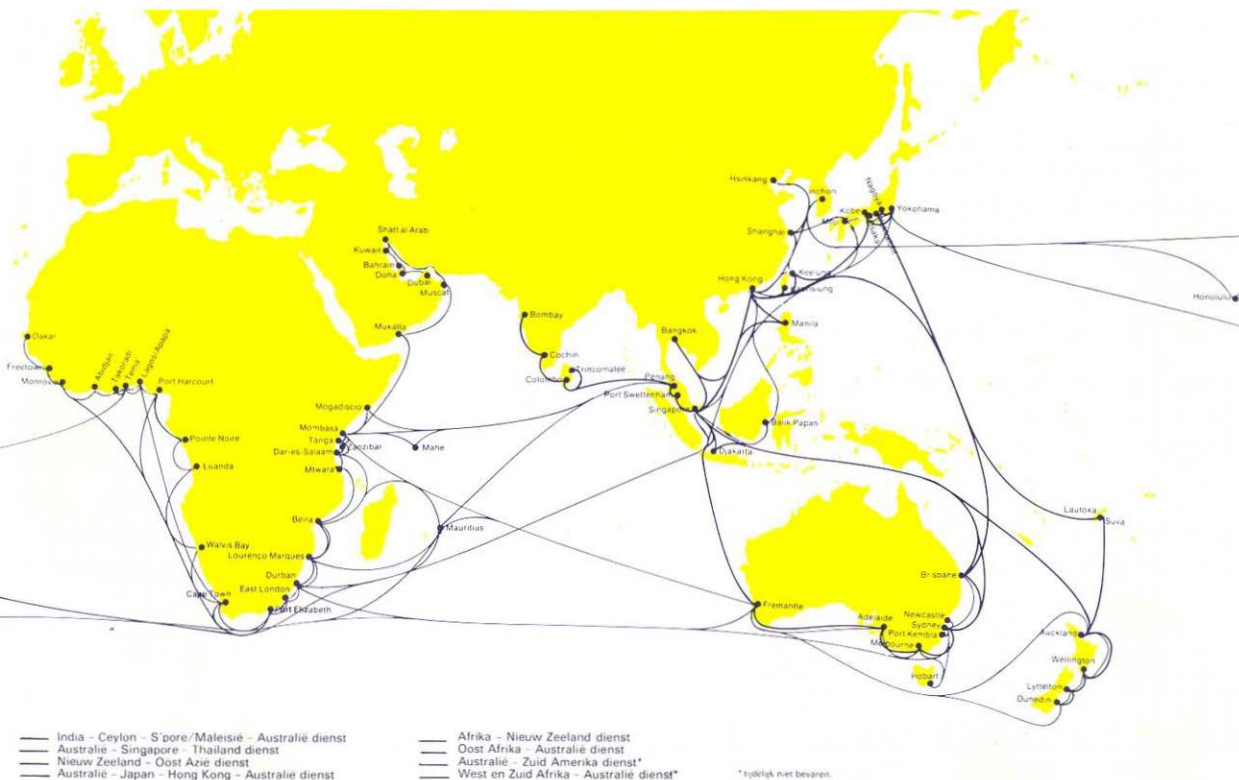


een stukje van het vaargebied in kaart gebracht



Iets over de K.J.C.P.L.

De Koninklijke Java-China-Pakietvaart Lijnen is een scheepvaartmaatschappij, die met moderne schepen een uitgebreid net van lijndiensten onderhoudt op het zuidelijk halfrond en in het Verre Oosten. Het volgende kaartje geeft een overzicht van dit vaargebied.



De K.J.C.P.L. is ontstaan uit de samenvoeging van de vloten van de voormalige Java-China-Japan Lijn (J.C.J.L.) en de Koninklijke-Paketaanvaart-Maatschappij (K.P.M.). De J.C.J.L. onderhield diensten tussen Java, China en Japan en de K.P.M. opereerde in Indonesië (het voormalige Nederlands Oost-Indië), terwijl zij ook diensten onderhield op Zuid- en Oost-Afrika en Australië. De samenvoeging van de vloten geschiedde in 3 etappes, n.l. in 1947, 1960 en laatstelijk in 1967. Op 1 januari 1970 trad de K.J.C.P.L. toe tot de Nederlandse Scheepvaart Unie (N.S.U.), welke op diezelfde datum ontstond uit het samengaan van de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij (V.N.S.), de Koninklijke Rotterdamse Lloyd (K.R.L.) en de Stoomvaart Maatschappij Nederland (S.M.N.). Deze laatste 3 rederijen vormen thans in het kader van de N.S.U. de nieuwe lijnrederij Koninklijke Nedlloyd. Deze rederij opereert vanuit Nederland, evenals de nieuw opgerichte maatschappij Holland Bulk Transport (H.B.T.), die zich echter toelegt op tankvaart en bulk carriers. De K.J.C.P.L., de Nedlloyd en de H.B.T. vormen de drie afzonderlijke werkmaatschappijen van de N.S.U., ieder met haar eigen organisatie en personeelsbestand.



vloeibare lading: talk

De K.J.C.P.L. voert in het vaargebied een Engelse handelsnaam n.l. „Royal Interocean Lines” afgekort „R.I.L.”. Buitenlandse verschepers en ontvangers van lading en passagiers hebben met deze naam minder moeilijkheden dan met de lastige Nederlandse woorden Koninklijke Java-China-Paketaanvaart Lijnen N.V.



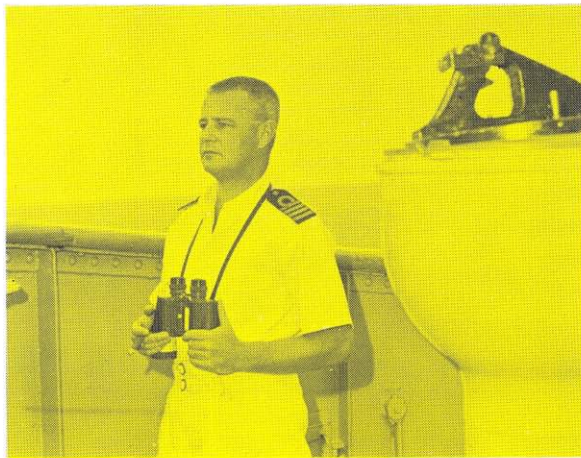
ms "Straat Frazer" te Hong Kong

De K.J.C.P.L. oefent de vaart ter zee uit met droge ladingsschepen; dit zijn vrachtschepen ingericht voor het vervoer van verpakte lading. Hieronder kan praktisch alles vallen wat er maar te vervoeren is van doosjes lucifers tot auto's, balen katoen, koffie, suiker maar ook bijvoorbeeld een locomotief. In grote lijnen omvat het vervoer industrieproducten van bijvoorbeeld Japan naar Afrika en landbouwproducten of producten van mijnbouw (koper, tin, zink, enz.) naar de industrielanden; ook worden kleine partijen vloeibare lading (palmolie, latex, talk) geladen. Vervoer van bulkcladingen, zoals granen of ertsen, komt ook een enkele keer voor.



verpakte lading: tabak

Aan boord van de K.J.C.P.L.-schepen zijn de nautische en technische officieren Nederlanders en de overige bemanningsleden zeelieden die in het vaargebied werden aangenomen. Dit zijn Chinezen, Maleiers, enkele Indonesiërs of Afrikanen (Bantu's en Kenyians). De voertaal aan boord is Engels, hoewel natuurlijk de officieren onderling Nederlands spreken.



de gezagvoerder

Beroepen aan boord

Onderverdeling in dienststakken

Een modern schip is een gecompliceerde technische wereld op zichzelf. Om de eenheid goed te laten functioneren is een groep zeer gespecialiseerde mensen nodig, die wordt onderverdeeld in drie groepen:

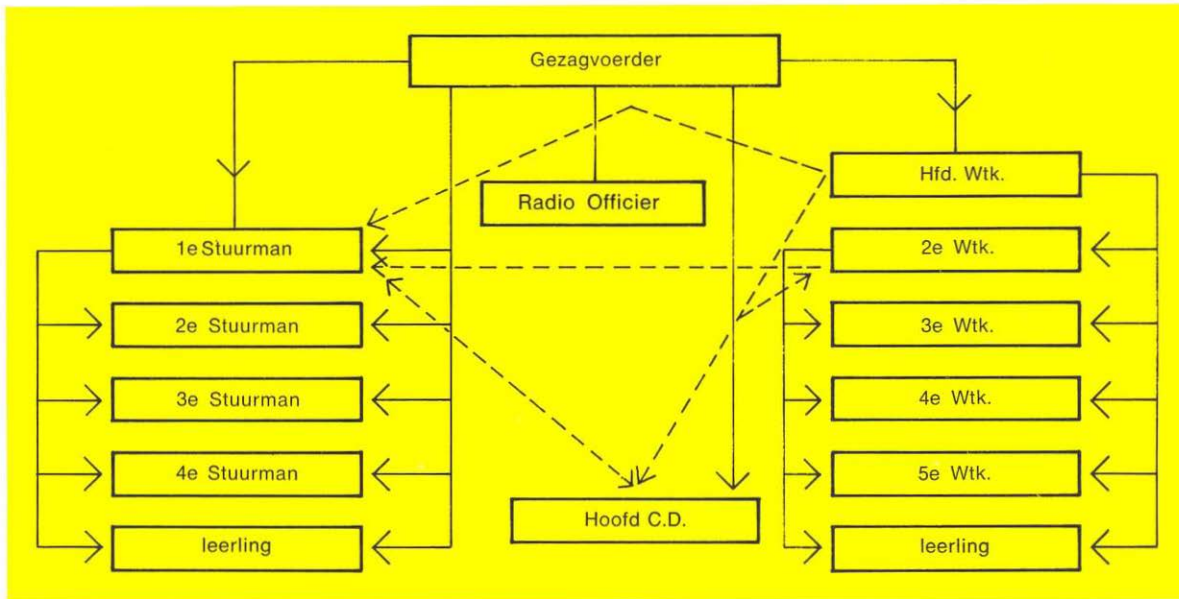
- a. nautische dienst (dekdiens)
- b. technische dienst (machiniekamer)
- c. civiele dienst (huishoudelijke verzorging)

Iedere groep heeft zijn eigen leidinggevende functionarissen, die de rang van officier bezitten, de overige opvarenden zijn „scheepsgezellen”, van wie enkele de onderofficiersrang bezitten.

Gezagverhouding en taakverdeling

De algemene leiding en verantwoording over het schip, de opvarenden en de lading berust bij de gezagvoerder. De kapitein voert het commando of het gezag over de drijvende stad, die een schip nu eenmaal is. Hij wordt hierbij geassisteerd door de Chefs van Dienst te weten: de 1e stuurman, de hoofdwerktuigkundige en de purser of de hofmeester. Deze functionarissen delegeren een gedeelte van de werkzaamheden en verantwoordelijkheden aan de onder hen gestelde officieren. Behalve de reeds genoemde officieren heeft ieder schip ook nog een radio-officier aan boord, die rechtstreeks onder de gezagvoerder werkt. De radio-officier verzorgt de communicatie tussen het schip en de wal en met andere schepen.

Schematisch ziet de scheepsleiding er als volgt uit:

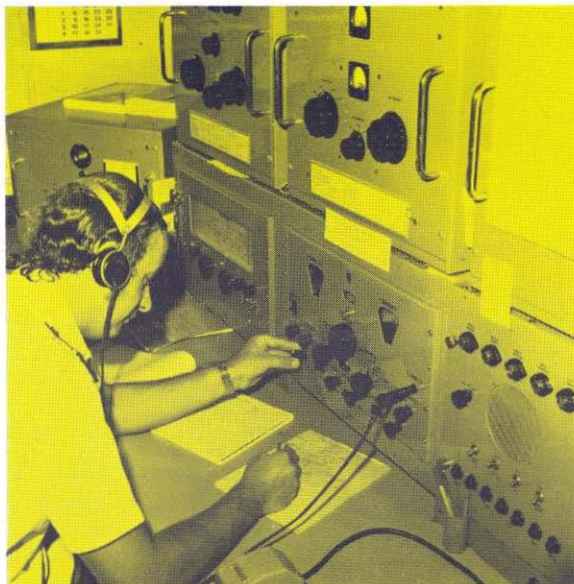


radio-officier, schakel tussen schip en wal

De volle lijnen geven de rechtstreekse gezagsverhoudingen aan, de stippellijnen geven de voornaamste interne samenwerking aan; vanzelfsprekend werken alle officieren samen, maar het grootste gedeelte van de samenwerking tussen de diverse diensten gebeurt langs de gestippelde lijnen.

Taakverdeling van de diensten:

- nautische dienst:** de navigatie en alles wat daarmee samenhangt (dus het schip veilig over zee brengen van de ene haven naar de andere), de behandeling van de lading, het onderhoud van het schip, laadgerei, instrumenten en het voldoen aan wettelijke voorschriften.
- technische dienst:** het onderhoud en het goed laten functioneren van de voortstuwingsinstallatie, pompen, krachtbronnen en alles wat daarmee verband houdt.
- civiele dienst:** het verzorgen van de huishoudelijke gang aan boord, zoals maaltijden, schoon houden accommodatie, proviand, dranken, linnengoed, wasserij, enz.



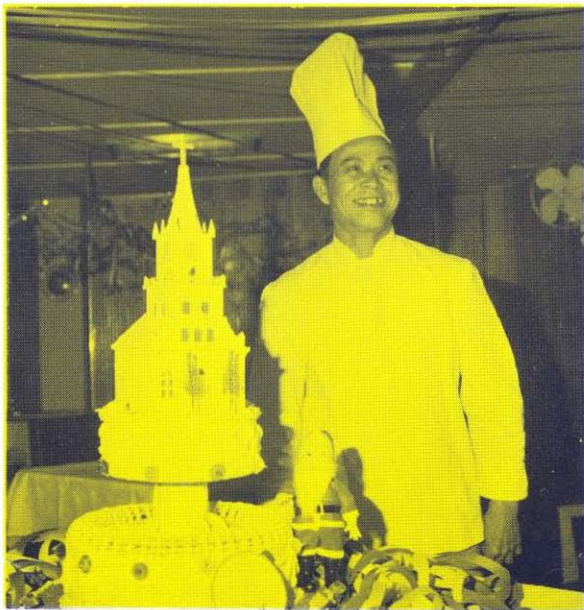
De officieren, hun taken en verantwoordelijkheden

De Gezagvoerder voert het gezag over het schip, de naam van deze functionaris geeft dit reeds aan. In de spreektaal zegt men „Kapitein” of „Captain”. Zoals wij reeds in een vorige paragraaf hebben geschreven, is hij de man die de algemene leiding en verantwoordelijkheid voor de goede gang van zaken aan boord heeft. Wanneer wij een vergelijking willen trekken met een walfunctie, dan zouden wij hem „manager” of „directeur” van een miljoenenbedrijf kunnen noemen. Het object, waarvoor hij verantwoordelijkheid draagt, is zijn schip. Een modern schip is een bijzonder kostbaar stuk gereedschap. Om een idee te geven: een lijnvrachtschip van ± 16000 ton heeft al gauw een nieuwbouw-waarde van 30.000.000 à 40.000.000 gulden! Maar er zijn ook aanmerkelijk duurdere soorten schepen, zoals passagiersschepen, koelschepen en voor allerlei speciale ladingen ingerichte schepen. Een gastanker kost b.v. $\pm \frac{1}{4}$ miljard gulden! Afgezien van deze verantwoording heeft de gezagvoerder echter ook de zorg voor het welzijn van de opvarenden, tegenwoordig ± 50 man beman-

ning plus nog de eventuele passagiers. Bij dit alles komt ook nog de lading en de vrachtpenningen, die samen ook in de miljoenen kunnen lopen.

De taak van de gezagvoerder is eenvoudig te omschrijven. Hij moet het schip met opvarenden en lading van haven A naar haven B brengen op een veilige en economische manier. Om dit te doen heeft hij een staf medewerkers (scheepsofficieren), die samen met de lagere bemanning alles doen wat nodig is om het schip veilig over zee te brengen. De kapitein zet de koerslijnen in de kaart, hij bepaalt dus langs welke route het schip zal varen, hij houdt daarbij rekening met alle bekende (en onbekende) obstakels; weersomstandigheden, stromen, tegemoetkomend en kruisend verkeer, diepgang en stabiliteit van het schip, nationale en internationale voorschriften, brandstofverbruik en nog veel meer factoren. Gedurende de reis houdt hij toezicht op de juiste uitvoering van zijn orders en grijpt in wanneer dat nodig mocht zijn. Bovendien overtuigt hij zich van de goede en ordelijke dagelijkse gang van zaken aan boord.

De gezagvoerder is niet alleen de vertegenwoordiger van de reder, maar hij heeft ook bijzondere bevoegdheden gekregen van de Nederlandse wet, zoals ambtenaar van de burgerlijke stand, politie-ambtenaar en notaris. Het spreekt vanzelf, dat niet de eerste de beste een dergelijke verantwoordelijke taak op zijn schouder kan nemen. Hiervoor is behalve de wettelijk vereiste diploma's ook een grote mate van vakkennis en ervaring nodig. De kapitein heeft deze ervaring opgedaan in de jaren die hij als stuurman heeft gevaren, terwijl hij natuurlijk tijdens het varen als kapitein ook steeds meer ervaring opdoet.



de kok kookt, maar bakt ook taarten



modern KJCPJ vrachtschip

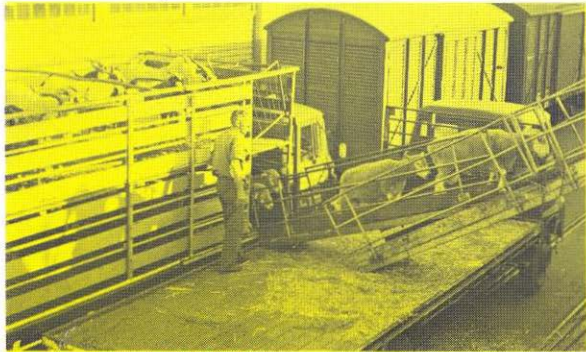
De 1e Stuurman is de oudste in rang, en over het algemeen ook in leeftijd, van de stuurlieden. Hij is de man die de gezagvoerder te allen tijde moet kunnen vervangen indien deze b.v. ziek mocht worden. De 1e stuurman moet dus dezelfde diploma's als de kapitein hebben en volkomen op de hoogte zijn van alles wat er op het schip omgaat. Hieruit volgt onmiddellijk, dat er een zeer nauwe samenwerking bestaat tussen de kapitein en de 1e stuurman. De 1e stuurman is de chef van de nautische (dek) dienst. Aan de wal zou men zo iemand algemeen bedrijfsleider noemen.

Zijn taken omvatten 3 groepen, te weten:

1. wachtlopen/navigatie
2. ladingbehandeling/administratie
3. onderhoud schip en uitrusting met de daaraan verbonden administratie.

Aan het wachtlopen en de navigatie wordt door alle stuurlieden op toerbeurt deelgenomen; verderop in deze brochure zullen wij hier nader op terugkomen.

Het doel van een schip is het vervoeren van lading van punt A naar punt B. Deze lading moet zo snel mogelijk worden geladen en gelost en mag tijdens het laden en lossen en het verblijf aan boord uiteraard niet worden beschadigd of bederven. Het is nu de taak van de 1e stuurman om te zorgen dat aan die eisen wordt voldaan. De stuurman geeft dus opdracht aan de havenarbeiders hoe, waar en wanneer de diverse partijen lading moeten worden geladen. Hierbij moet hij aan zeer veel verschillende zaken tegelijk denken. De lading voor de eerste aanloophaven moet kunnen worden gelost zonder dat er lading voor andere havens vóór of op staat, zware lading mag niet op lichte lading (geen stoomwals op een kist met eieren). Tabak en thee kunnen niet bij elkaar



veevoer - ook dit is lading!

in verband met aroma, sommige chemische stoffen moeten ver van elkaar verwijderd blijven, enz. enz.

Hij dient bovendien met de diepgang, de stabiliteit en vele andere factoren rekening te houden.

Behalve de ladingaspecten is hij ook verantwoordelijk voor de bijbehorende administratie en de wettelijke formaliteiten, die voor iedere haven moeten worden vervuld. Dit alles vormt een zeer veel omvattende verantwoordelijke en belangrijke taak.

Naast de ladingaangelegenheden heeft de 1e stuurman ook de leiding van de dagelijkse gang van zaken in de dekdienst. Hij geeft de bootsman (= chef van de matrozen) dagelijks de nodige instructies voor de werkzaamheden, die de bemanning, d.w.z. de matrozen, die dag moet uitvoeren. Dit kan - om enkele voorbeelden te noemen - zijn:

soppen (= schoonmaken) van dekhuisen, schilderen van gedeelten van het schip, onderhoud van het laadgerei, conserveren van staaldraad, inspectie van allerlei bewegende onderdelen van laadgerei, luiken en het grondtakel (ankerinstallatie!)



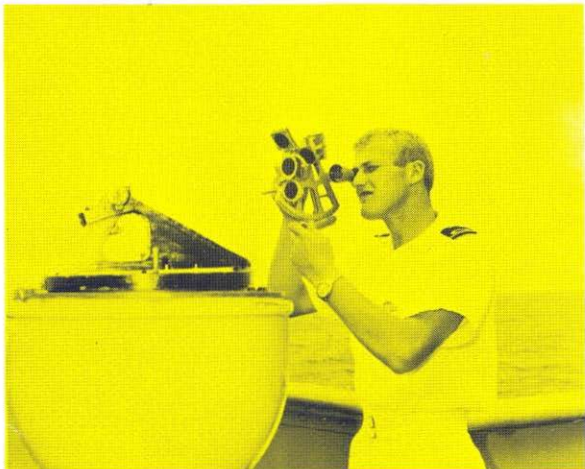
aankomst Kaapstad

Tenslotte vervult de 1e stuurman ook nog de functie van dokter, want alleen passagiersschepen hebben een echte dokter aan boord! De 1e stuurman heeft het beheer over een moderne, goed uitgeruste apotheek. In zijn opleiding is het vak E.H.B.O. opgenomen, bovendien hebben vele stuurlieden praktijkervaring opgedaan in een ziekenhuis middels het lopen van een stage. Vanzelfsprekend is de medische kennis van een stuurman niet zo groot als die van een arts. De „patienten” van de stuurman zijn echter bijzonder gezond, die worden steeds medisch gekeurd. Voor bijzondere gevallen be-

staat er een Internationale Radio Medische Dienst, waardoor telegrafisch uitvoerig medisch advies aan een arts aan de wal kan worden gevraagd en gegeven. In noodgevallen kan een patient tegenwoordig over het algemeen snel van boord gehaald worden door een heli­copter, terwijl ook schepen met een dokter aan boord in die gevallen assistentie zullen verlenen als het nodig is.

De 2e Stuurman is de officier die speciaal belast is met de zorg voor de nautische instrumenten, kaarten en boekwerken. De instrumenten omvatten o.a. de tijd­meter. Dit is een zeer nauwkeurig uurwerk, waarvan de afwijkingen tot op 0.1 sec. nauwkeurig bekend zijn. De juiste tijd is een vereiste voor het berekenen van de positie van het schip, indien deze wordt bepaald door het meten van de hoogte van zon, maan of sterren. Enkele andere instrumenten zijn barograaf, echolood, girokompas, kwikbarometer, sextant (hoekmeetinstrument), koersschrijver, automatische stuurinrichting, rookmelder met CO₂ installatie (brandbeveiligingsinstallatie) en nog verschillende andere.

Op zeekaarten staan alle gegevens, die voor de navigatie van belang zijn zoals de kustlijn, de diepten van de zee, richting van zee-, vloed- en ebstromen, grondsoorten van de zeebodem (zand, rots, modder, koraal e.d.), kenbare punten aan de wal, hoogte en zichtbaarheids­grens hiervan, omschrijving van betonning en vuurtorens, radiostations en nog veel meer. Deze gegevens kunnen



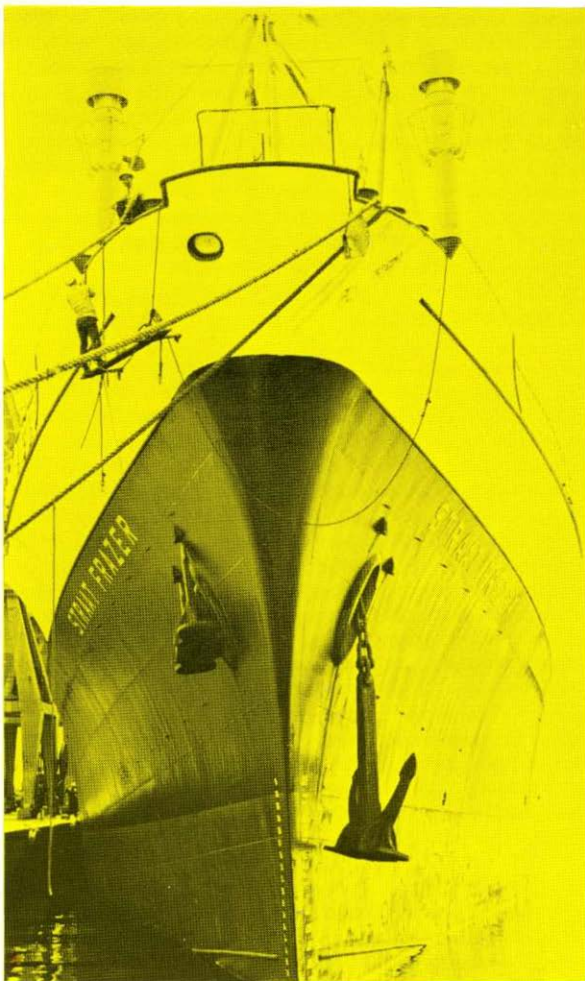
zonobservatie voor plaatsbepaling van het schip

aan verandering onderhevig zijn. Indien er iets is veranderd, worden er internationale berichten aan zeevaren­den uitgegeven, die dan in de zeekaarten moeten worden verwerkt. Met dit zeer belangrijke werk (de veilige navigatie van het schip hangt er van af!), is de 2e stuurman belast. Naast de zeekaarten zijn er veel boekwerken aan boord die aanvullende gegevens over kusten, aanloop­routes, stromen en faciliteiten in en om de havens ver­strekken. Deze boekwerken, zeemansgidsen genoemd, worden door de 2e stuurman up to date gehouden. Behalve deze taken loopt de 2e stuurman ook zee­wacht en assisteert hij bij het toezicht houden op de los- en laadwerkzaamheden.

De 3e Stuurman heeft naast de wachtwerkzaamheden, het speciale toezicht op het onderhoud en het in goede staat blijven van de reddings- en veiligheidsmiddelen. Hieronder vallen de sloepen met inventaris, proviand, reddingboeien, vesten en vloten, zuurstofapparaten, gasmaskers, brandslangen, brandblussers en CO₂ brand­blusapparaten, automatische brandmeld- en blusinstallaties, enz. (deze laatste 3 in samenwerking met de 2e stuurman). De 3e stuurman heeft ook de zorg voor het stroomjournaal. Dit dagboek geeft aan welke koersen het schip heeft gestuurd en hoeveel mijlen het in die koers heeft afgelegd. Hieruit kan samen met de bepaalde positie worden berekend welke stroom het schip heeft ondervonden. De afdeling oceanografie van het K.N.M.I. verwerkt deze gegevens van honderden schepen over 10-tallen jaren in atlansen, die de kapitein later weer behulpzaam kunnen zijn bij het uitzetten van koersen en trajecten.

Uiteraard krijgt de 3e stuurman ook zijn aandeel in het ladingtoezicht.

De 4e Stuurman is de jongste van de stuurlieden. Hij loopt wacht, werkt op zijn tijd mee aan het ladingtoezicht en heeft daarnaast onder toezicht van de 1e stuurman het beheer over de voorraden van de dekdienst. Dit zijn: verven, schildersbenodigdheden, gereedschappen, staal­draad, trossen en touwwerk, timmermansbenodigdheden, kantoorbehoef­ten, enz. Hij houdt de voorraadadministratie bij en signaleert wanneer nieuwe voorraden moeten worden aangevraagd. Hiernaast verzorgt hij ook nog het meteorologisch journaal; dit is een dagboek, waarin alle meteorologische waarnemingen (4 per etmaal) in cijfercode worden opgetekend. Ook deze gegevens gaan naar het K.N.M.I., dat ze weer verwerkt in meteorologi-



onderhoud van het schip, schilderende matrozen

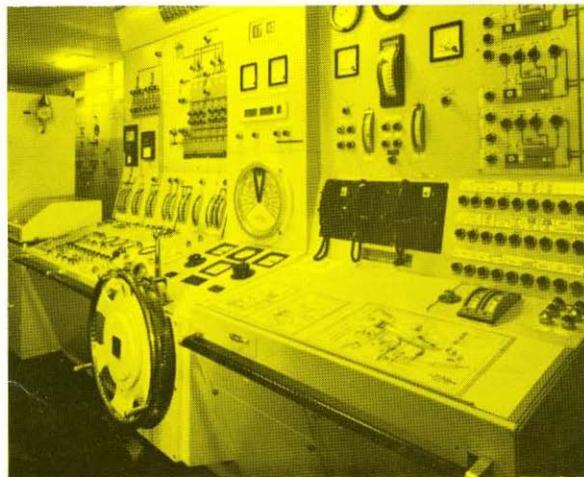
sche atlanten. De waarnemingen zelf worden door de radio-officier altijd onmiddellijk naar het dichtstbijzijnde meteorologische station gezonden, alwaar ze worden gebruikt voor de plaatselijke weerberichten.

De leerling-stuurman is in feite „boven de sterkte” aan boord om te leren. Hij zal dus ook om beurten moeten

helpen bij alle bovengenoemde werkzaamheden van de diverse stuurlieden, zodat hij in het jaar vaartijd de grootst mogelijk algemene kennis en ervaring opdoet, die hij later als stuurman nodig zal hebben. Voor alle stuurlieden is het nuttig als zij kunnen typen.

De technische dienst

De technische dienst: deze dienst, ook wel machine-dienst genoemd is verantwoordelijk voor de technische installatie van het schip. Met de „installatie” wordt het gehele complex technische uitrusting van het schip bedoeld. Deze uitrusting bevat onder meer: de voortstuwingshoofdmotor met bijbehorende pompen e.d., de generatordieselmotoren voor het leveren van de elektrische stroom met bijbehorende pompen, de stuurinstallatie, de elektrische installatie, de elektronische apparatuur, de alarmerings- en waarschuwingssystemen met registreerapparatuur, de automatisering, de pneumatische en hydraulische systemen, de pomparrangementen, de brandbeveiligings- en bestrijdingsinstallatie, de proviandvriesinstallatie, de ladingvriesinstallatie, de installatie voor het vervoer van vloeibare lading, de communicatiemiddelen, de dekwerktuigen voor de lading-



de manoeuvreerstand in de machinekamer

behandeling, de ruimluiken, de airconditionings- en verwarmingsinstallatie, de mechanische ventilatie, de stoomketel, de keukens, de wasserij, enz. enz.

De taak van de officier technische dienst

De werktuigkundige: de taak van de werktuigkundige bestaat eenvoudig gezegd uit het soepel laten lopen van deze installatie. Hiertoe wordt, net als bij de stuurlieden, een wachstelsysteem gaande gehouden met de bedoeling storingen te voorkomen en te verhelpen. Op zee wordt het zogenaamde driewachstelsysteem gelopen (zeewacht). Vier uur wacht, gevolgd door 8 uur rust. In de havens wordt normaal overdag gewerkt, terwijl de zorg voor de installatie gedurende 24 uur bij toerbeurt aan een van de werktuigkundigen wordt opgedragen (havenwacht).

Voornamelijk in de havens, maar ook op zee wordt de installatie volgens een vast schema onderhouden, om de bedrijfszekerheid op een hoog peil te handhaven. Om het onderhoud en de reparaties te kunnen verrichten heeft de werktuigkundige de beschikking over werkplaatsen, uitgerust met uitgebreide collecties gereedschappen en magazijnen met reserve-delen en verbruiksartikelen. Hij zal daarvoor moeten kunnen bankwerken, plaatwerken, monteren, autogeen lassen en snijden, hardsolderen, elektrisch lassen, elektrisch montagewerk verrichten en nog vele andere voorkomende werkzaamheden.

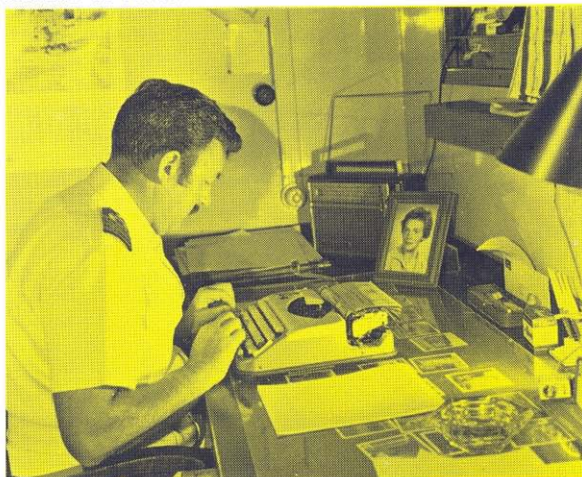


de technische dienst zorgt 's nachts voor een zee van licht

Vanaf het begin wordt de werktuigkundige betrokken bij de technische administratie en voorraadverantwoording van brandstoffen, smeermiddelen, reservedelen, enz. Hij zal rapporten moeten maken over verrichte wer-

zaamheden, verbruikte materialen, gedane metingen, genomen maatregelen, enz. Kunde van machineschrijven is ook hier gewent.

De werkzaamheden aan boord worden zoveel mogelijk in teamverband uitgevoerd. De werktuigkundige moet hiertoe met personeel kunnen omgaan en een goed collega zijn. Om de nodige ervaring op te doen om in hogere rangen te kunnen varen, is het verzorgen van een gedeelte van de installatie verbonden aan een bepaalde rang. Zo verzorgt bijv. de vierde wtk. o.a. de hulpmotoren en de derde wtk. o.a. de elektrische installatie. Met het doorlopen der rangen passeert dan de gehele installatie de revue.



de hoofdwerktuigkundige tikt een rapport

De taakverdeling per rang van de werktuigkundigen is over het algemeen als volgt:

De Hoofdwerktuigkundige is de officier die de leiding heeft van de technische dienst van het schip. Hij is het hoofd van deze dienst aan boord en draagt de verantwoordelijkheid voor het goed functioneren van alle technische apparatuur. Wanneer wij ook hier een vergelijking willen trekken met een walfunctie, dan moeten wij denken aan de titel van technisch directeur of bedrijfsleider. Vanzelfsprekend dient de hoofdwerktuigkundige in het bezit te zijn van het hoogste technisch zeevaartdiploma. De hoofdwerktuigkundige - aan boord kortweg Hwtk., Chief Engineer of „Baas” genoemd - overlegt met de kapitein hoe het machinekamerbedrijf en het onderhoud

daarvan het beste aan het empooi van het schip is aan te passen. Hij geeft het onder hem gestelde personeel de nodige orders en overtuigt zich regelmatig van de goede gang van zaken. De Hwtk. is tevens verantwoordelijk voor de administratie van de machinedienst en voor het bijhouden van de wettelijk voorgeschreven bescheiden en het naleven van de wettelijke voorschriften. De hoofdwerktuigkundige wordt bij de uitvoering van zijn taken geassisteerd door de overige werktuigkundigen, die ieder een gedeelte van de werkzaamheden voor hun rekening nemen.

De 2e werktuigkundige, in rang gelijk aan de eerste stuurman, zorgt voor de goede dagelijkse gang van zaken in de machinekamer, hij regelt de werkzaamheden (in overleg met de Hwtk) van de andere officieren en gezellen, neemt een gedeelte van de algemene machinekamer-administratie voor zijn rekening alsmede een zee-wacht. De tweede werktuigkundige is dus van alle technische „markten” thuis.

De 3e werktuigkundige wordt speciaal belast met de zorg voor de elektrische installatie en de voortstuwingsinstallatie, dus de hoofdmotor.



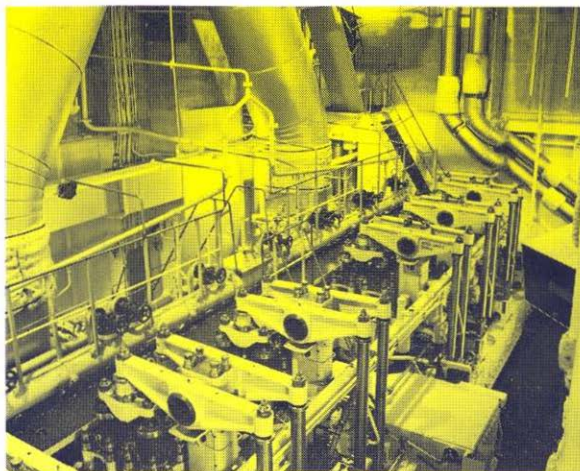
oefenen met de reddingsmiddelen

De 4e werktuigkundige behandelt de vries- en koelin- stallaties voor lading, proviand en airconditioning, alsmede hulpmotoren en pompen.

De 5e werktuigkundige assisteert bij alle werkzaamheden die voor kunnen komen.

De 2e t/m 5e werktuigkundigen verdelen onderling de zee-wachten.

De leerling-werktuigkundige is evenals zijn collega bij de nautische dienst aan boord om te leren. Hij zal dus overal bij ingeschakeld worden om zodoende de ervaring op te doen, die hij nodig heeft om later zelfstandig te kunnen werken.



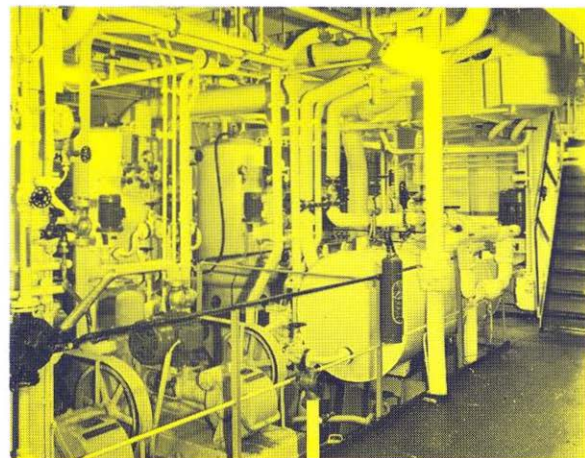
vele duizenden pk's!

De werkzaamheden van een werktuigkundige zijn velerlei, maar zij hebben alle tot doel het technische bedrijf ongestoord te laten functioneren. Hiervoor is een voortdurende controle nodig, waardoor men kan ingrijpen vóórdat er storingen optreden. Een werktuigkundige repareert of verhelpt mankementen, die ondanks alles toch zouden kunnen optreden.

Een machine-installatie van een modern schip is een zeer ingewikkelde zaak. Het schip wordt voortgestuwd door de hoofdmotor, over het algemeen een dieselmotor met een vermogen van vele duizenden pk's, afhankelijk van de grootte van het schip en de verlangde dienst- snelheid. Om een voorbeeld te geven, de nieuwe

K.J.C.P.L.-schepen hebben een hoofdmotor van 17.500 pk, waarmee deze schepen van \pm 16.000 ton laadvermogen 20 mijl (37 km/uur) kunnen varen, niet even maar weken achter elkaar.

In de machinekamer staan echter nog veel meer apparaten, zoals generatoren voor het opwekken van elektrische stroom voor verlichting, navigatie en regelapparatuur, krachtstroom voor kombuizen, verwarming, laadgerei, ankerspil en airconditioning, verder pompen voor drinkwater, brandblus- en dekwasleidingen, brandstofpompen, pompen voor vloeibare lading, ballast-pompen, luchtpompen, ketels, installaties om zoet water te maken, separatoren om olie te reinigen. Al de apparaten moeten worden onderhouden, gesmeerd, nagezien en zonodig gerepareerd. Een moderne machinekamer zit bovendien vol met elektronische systemen, alarmerings-, waarschuwings-, registratie- en beveiligingsapparatuur. Ook de computer doet langzaam maar zeker zijn intrede op de moderne schepen.



nog een hoekje in de machinekamer

Ofschoon de machinekamer het voornaamste werkterrein van de wtk. is, zijn er overal over het schip installaties waar hij toezicht op moet houden, zoals bijv. het ankerspil, het laadgerei, de stuurmachine, de schroefas maar ook de kookplaten in de kombuis, ventilatoren in de hutten, electriciteit, telefoons, sanitaire leidingen, ventilatie-systemen, allerlei soorten electromotoren voor vele verschillende doeleinden en nog onnoemelijk veel andere objecten.

Al met al een veel omvattend, zeer afwisselend en boeiend werkterrein voor iemand met een technische knobbel.

Werken en leven aan boord

De wachten

Het bedrijf aan boord is een z.g. continu-bedrijf, d.w.z. het draait 24 uur per etmaal door. Een schip kan nu eenmaal 's nachts niet stilgelegd worden en verder maar aan zijn lot worden overgelaten zonder dat iemand ergens op let. Hierom is het etmaal verdeeld in zes periodes van 4 uur. Zo'n periode van 4 uur heet een wacht. Deze wachten hebben namen die stammen uit de oude zeiltijd nl.:

periode 0- 4:	hondenwacht	afkorting	HW
periode 4- 8:	dagwacht	afkorting	DW
periode 8-12:	voormiddag	afkorting	VM
periode 12-16:	achtermiddag	afkorting	AM
periode 16-20:	platuvoet	afkorting	PV
periode 20-24:	eerste wacht	afkorting	EW

De indeling van de wachten geschiedt voor de nautische dienst door de gezagvoerder en door de hoofdwerktuigkundige voor de technische dienst, over het algemeen als volgt:

Stuurlieden

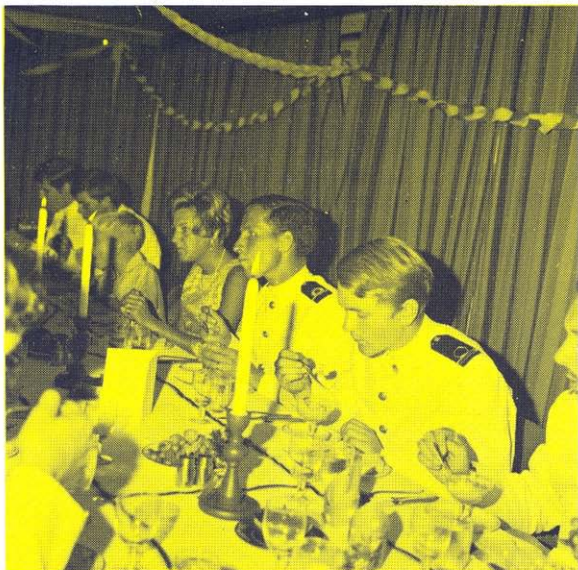
2e stm	
1e stm + (soms) 4e stm	
3e stm	
2e stm	
4e stm	
3e stm	

Werktuigkundigen

3e wtk
4e wtk
2e wtk
3e wtk
4e wtk
5e wtk

Tijdens de wacht controleert de werktuigkundige de goede werking van de hoofdmotor en de hulpwerktuigen. Hij zorgt voor de juiste toevoer van brandstof en water en voert eventuele orders van de navigatiebrug uit (bijv. vaart minderen of meerderen), zo nodig grijpt hij in als iets verkeerd dreigt te gaan.

De stuurman van de wacht zorgt dat het schip gedurende zijn wacht veilig vaart op de route (koers), die de kapitein van te voren in de kaart heeft uitgezet. De stuurman

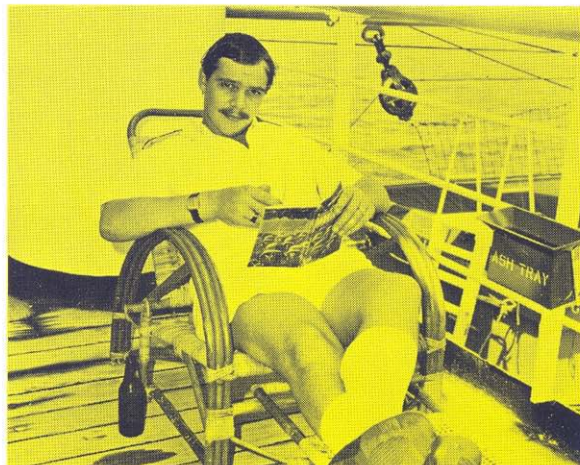


kerstdiner

controleert in de eerste plaats of de man aan het roer (roerganger) wel de juiste koers stuurt. Op nieuwe schepen is deze roerganger veelal vervangen door een automatische stuurinrichting, maar ook dit apparaat moet van tijd tot tijd worden gecontroleerd. Aan de hand van zon- of sterwaarnemingen overtuigt de stuurman zich er tevens van of de kompassen geen afwijkingen vertonen; indien dit zo is, corrigeert hij de te sturen koers. Verder zal hij scherpe uitkijk houden, zodat het schip niet in aanvaring komt met drijvende voorwerpen of andere schepen, zo nodig wijkt hij uit volgens de internationale verkeersregels op zee. Regelmatig zal hij bovendien de positie van het schip bepalen aan de hand van peilingen van bekende punten aan de wal zoals die op alle zeekaarten staan aangegeven, of indien hij buiten zicht van de wal is aan de hand van zon- en sterobservaties, radiopeilingen, radarwaarnemingen of met behulp van de vele andere moderne navigatiemiddelen. Tenslotte houdt de stuurman een oogje op alles wat zich aan dek afspeelt, ventilatie-kokers, rookmelders, overkomend water als het slecht weer is en nog vele andere dingen.

Werktijden en vrije tijd

De officieren die volgens het bovenstaande op zee twee wachten lopen, hebben hun dagtaak volbracht; die dagtaak is normaal 8 uur, de resterende tijd wordt dan naar eigen goeddunken besteed, de een leest of neemt een zonnebad, de ander heeft een hobby, weer anderen leggen een kaartje of schrijven een brief naar huis of bekijken een film, en ieder heeft zijn eigen manier om zijn vrije tijd door te brengen. De meeste schepen hebben T.V.-toestellen aan boord (zie onder accommodatie), T.V.-ontvangst is echter alleen mogelijk indien het schip zich binnen de reikwijdte van de zender bevindt en zal dus bijv. midden tussen Afrika en Australië niet mogelijk zijn. Radio-ontvangst heeft deze beperking niet, korte golfstations zijn overal te ontvangen. De Nederlandse Wereld Omroep is op de korte golfbanden te beluisteren tot in de verste uithoeken van de wereld.



na gedane arbeid is het goed rusten

In de havens waar geen zeewachten worden gelopen, geldt ook een 8-urige werkdag, maar niet op zon- en feestdagen, op zaterdagen 4 uur. Van de vrije tijd in de havens maken de officieren vaak gebruik om „de wal op te gaan”, voor bijv. boodschappen, bioscoop, theater of gewoon „sightseeing”. In een continu bedrijf als de zeevaart is het niet te voorkomen dat er van tijd tot tijd meer gewerkt zal moeten worden dan de normale arbeidstijd lang is. Dit werk heet dan overwerk en wordt extra beloond volgens de per collectieve arbeidsover-

eenkomst vastgelegde tarieven.
Iedereen aan boord krijgt uiteraard voldoende tijd om de nodige (nacht) rust te genieten.

Kleding

Aan boord dragen de officieren uniform, als zij de wal op gaan meestal burgerkleding die aangepast is aan het klimaat van de haven waar zij zijn.

Er zijn twee soorten uniformen:

- a. het blauwe uniform voor koud klimaat
- b. het uniform voor de tropen

In de subtropen kan een combinatie van deze twee worden gedragen, zoals blauwe broek met wit (open) hemd met distinctieven. De rangaanduidingen worden op het blauwe uniform op de mouwen en op het witte uniform op donkerblauwe schouderbedekking (epauletten) gedragen.

De rangaanduidingen bestaan uit goudgalon van 1 cm breedte, de 4e stuurman en de 5e werktuigkundige dragen echter galons van 5 mm en de leerlingen zijn te herkennen aan een uitmonstering van koord, $\pm 2\frac{1}{2}$ mm.

De uitmonstering is als volgt:

Gezagvoerder			Hfd. Wtk.
1e Stuurman			2e Wtk.
2e Stuurman			3e Wtk.
3e Stuurman			4e Wtk.
4e Stuurman			5e Wtk.
leerling			leerling

De werktuigkundigen zijn te onderscheiden aan de blauw-fluwelen ondergrond onder de strepen.



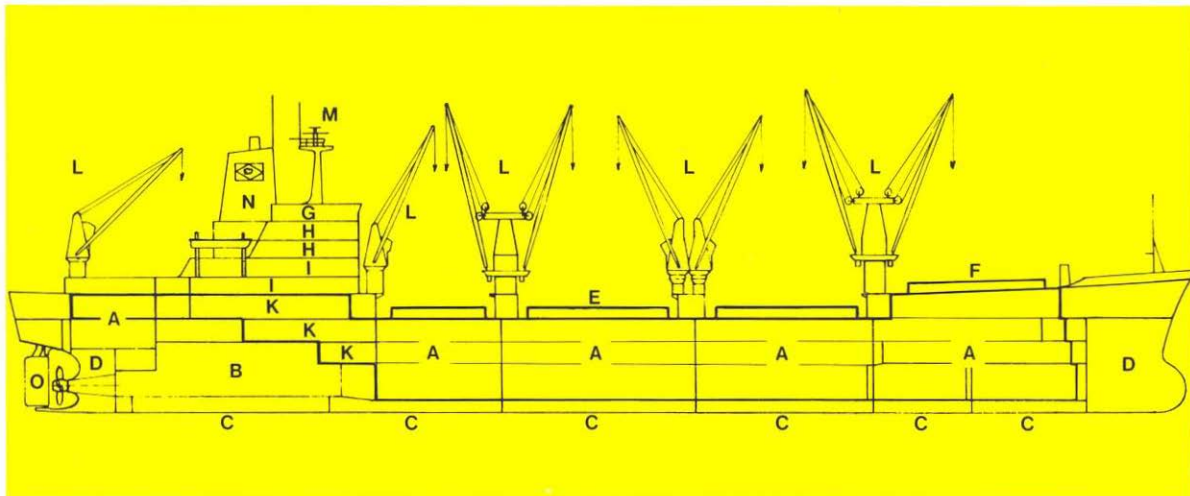
van huis naar het schip en terug per vliegtuig

foto KLM

Plaatsing aan boord en terugkeer naar Nederland.

Over het algemeen reizen de K.J.C.P.L.-officieren per vliegtuig van Nederland naar de haven, waar zij aan boord van hun schip zullen stappen, de terugreis naar

Nederland gaat eveneens via de lucht. Op deze manier duurt de reis van/naar het schip zelden langer dan 2 dagen.



Het schip, de vloot

Het schetsje geeft in ruwe lijnen de algemene indeling van een modern vrachtschip aan.

Verklaring van de letters:

- A laadruimten (de ruimten)
- B machinekamer
- C dubbele bodemtanks voor opslag water, brandstof
- D ballast tanks
- E hoofddek met luiken
- F bakdek met luiken
- G navigatiebrug
- H hutten officieren, salons, eetzaal
- I verblijven lagere bemanning, kombuizen, enz.
- K voorraadkamers, vries- en koelkamers
- L laadgerei - dekkranen
- M radarmast
- N schoorsteen
- O schroef met roer

De schepen van diverse scheepvaartmaatschappijen zijn van verre kenbaar aan de kleuren van de schoorsteen, het schoorsteenmerk en de maatschappijvlag, terwijl bovendien de naam ook een indicatie geeft tot welke maatschappij het schip behoort. De schepen van de K.J.C.P.L. hebben namen, die beginnen met „Straat”,

„Straat Luanda”, „Straat Bali”, enz. De schepen van de vroegere Java-China-Japan lijn droegen allen Javaanse namen met het voorzetsel Tji (rivier). En zijn nog enkele schepen met die naam in de vaart nl. „Tjiwangi”, „Tjiliwong”, enz. Ook de namen uit de K.P.M.-tijd komen nog voor, dat zijn de „Nieuw Holland” en de „Houtman”. Enige jaren geleden heeft de K.J.C.P.L. 4 schepen ondergebracht in twee buitenlandse dochtermaatschappijen, die voor 100% eigendom van de K.J.C.P.L. zijn, bij welke

Het schoorsteenmerk en de maatschappijvlag van de K.J.C.P.L.-schepen staan afgebeeld op de binnenkant van de voorpagina.

gelegenheid de naam „Straat” werd veranderd in „Safocean”.

Op deze schepen doen K.J.C.P.L.-officiëren dienst onder precies dezelfde voorwaarden en sociale zekerheden als hun collega's op de gewone K.J.C.P.L.-schepen.

Een overzicht van de vloot is opgenomen in bijlage I van dit boekje. Van ieder scheepstype werd één schip afgebeeld. Er zijn bijv. vier schepen van het type „Straat Frazer”; alle schepen die onder de foto van dit schip worden opgenoemd zijn zusterschepen en zien er precies eender uit. Vanzelfsprekend zijn de schepen uitgerust met alle mogelijke moderne navigatie-, communicatie- en veiligheidsapparatuur.

mers niet tussen de hutten ingebouwd en moet men dus een klein stukje gang doorlopen om er te komen. Alleen leerlingen worden in tweepersoons hutten ondergebracht. De hutten zijn uiteraard gemeubileerd en gestoffeerd. De maatschappij zorgt voor beddegoed en handdoeken.

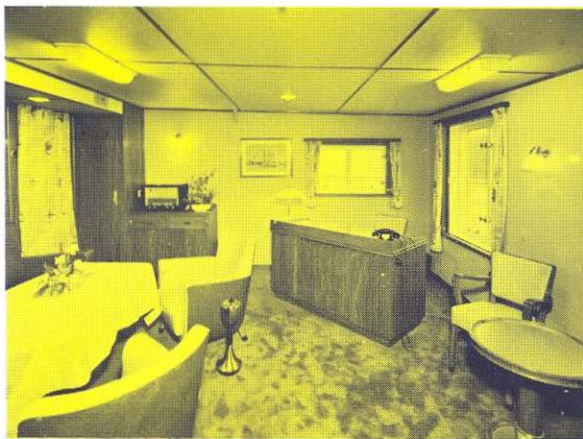


eetsalon officieren

De officieren-accommodatie is „airconditioned”, d.w.z. dat ook in de warmste streken de temperatuur en de luchtvochtigheid altijd op een aangenaam peil worden gehouden. Verder zijn er eetzaal, salons, een bar en op nieuwere schepen, een sportzaal, zwembad, hobbyruimte. Kost en inwoning zijn vrij. In de hutten zijn aansluitingen op het centraal antennesysteem. De meeste schepen zijn uitgerust met een t.v.-toestel, een bibliotheek en diverse dek- en andere spelen.

Arbeidsvoorwaarden en sociale voorzieningen

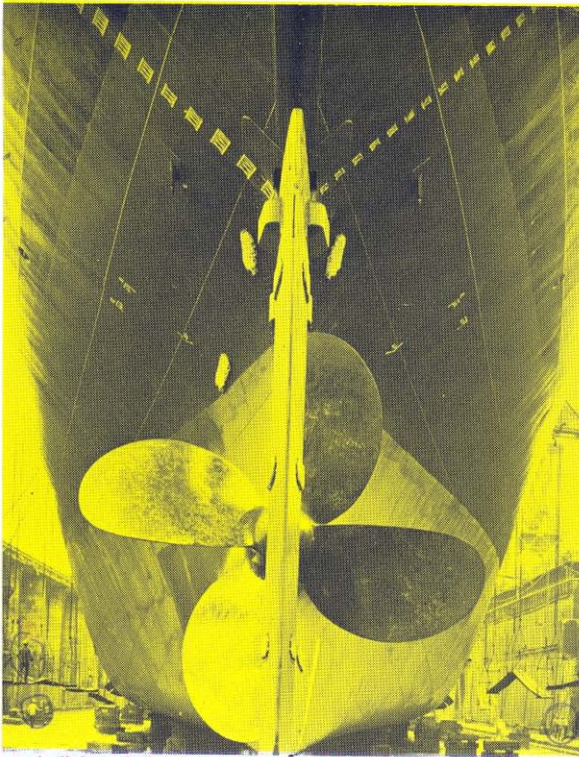
De arbeidsvoorwaarden voor de K.J.C.P.L.-officiëren zijn geregeld per collectieve arbeidsovereenkomst, zoals die tussen de Federatie van Werknemers Organisaties in de Zeevaart en de K.J.C.P.L. van tijd tot tijd wordt afgesloten. Omdat de gages (het salaris van een zeeman heet gage!) steeds veranderen (stijgen), hebben wij deze opgenomen in de losse bijlage II van dit boekje. Het gage-systeem is gebaseerd op het diensttijden-principe. Iedereen begint op dezelfde basis-aanvangsgage, die ieder jaar wordt verhoogd totdat het maximum bij 25 dienstjaren is bereikt. Bij promotie komt er een rang-



zithut van de gezagvoerder

Accommodatie

Alle officieren hebben een ruime eigen hut, met op de nieuwere schepen een badkamer en toilet tussen twee hutten ingebouwd. Op oudere schepen zijn de badka-



periodiek onderhoud in het droogdok - roer en schroef zijn een machinekamer aangelegenheid!

gage bij, die ook ieder jaar wordt verhoogd totdat een bepaald maximum is bereikt. Op deze manier is er in feite een garantie voor een steeds stijgend inkomen in de gageschalen verwerkt. Bij het behalen van hogere diploma's, die nog niet nodig zijn voor de aangestelde rang wordt een toeslag uitbetaald. De scheepsofficier valt onder alle sociale wetten van ons land, zoals de A.O.W./A.W.W., W.A.O. (arbeidsongeschiktheidswet), WW (werkloosheidswet), ziekenfondswet (aan boord geniet hij echter vrije geneeskundige behandeling), A.W.B.Z. (algemene wet bijzondere ziektekosten) en kinderbijslagwetten. De officier is deelnemer aan het bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, de premie wordt voor de helft door de werkgever en voor de helft door de werknemer gedragen. De hoogte van het pensioen is afhankelijk

van de betaalde premie; de pensioenleeftijd is 60 jaar. Verder zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Koophandel van toepassing.



een moderne commandobrug

Militaire dienst

De dienstplichtige Nederlander die een zeevarend beroep uitoefent of daarvoor studeert, krijgt over het algemeen uitstel van eerste oefening militaire dienst tot het jaar waarin hij 27 jaar wordt, daarna wordt hij „grootverlofganger”, zodat hij ook daarna niet meer onder de wapenen behoeft.



vreemde landen zien

Opleiding en verdere studie

Keurings- en toelatingseisen

Een jongeman, die een carrière wil opbouwen als officier ter koopvaardij moet in de allereerste plaats voldoen aan de wettelijke eisen wat betreft gezondheid (lichamelijke geschiktheid) en gezichts- en gehoor-scherpte. Hiervoor zal hij moeten worden gekeurd door de onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat resor-terende Scheepvaart Inspectie aangewezen keurings-artsen. Deze keuringen kunnen worden verricht door tussenkomst van de K.J.C.P.L.-bedrijfsarts.



op de zeevaartschool leren splitsen

Hoewel tegenwoordig een bril voor scheepsofficieren is toegestaan, blijkt uit de praktijk dat jongelui die een bril dragen over het algemeen voor stuurman worden afge-keurd en voor werktuigkundige worden goedgekeurd indien het een zeer „lichte” bril betreft, Radio-officierën mogen wel een zwaardere bril dragen.

Er bestaan verschillende mogelijkheden om stuurman of werktuigkundige te worden, die wij hierna zullen uit-stippelen.

De gebruikelijke weg is de opleiding tot leerling-stuur-man of werktuigkundige aan één van de 2-jarige Hogere Zeevaartscholen (H.Z.S.).

Voor toelating tot een dergelijke school is een middel-bare schoolopleiding vereist op het niveau van 3 jaar HBS/4 jaar HAVO, waarbij voldoende cijfers voor de exacte vakken zijn behaald. Niet iedereen zal een derge-lijk diploma bezitten, hetgeen aanleiding is geweest om enkele variaties in de opleidingen aan te brengen, waar-door ook jongens met minder vooropleiding officier kun-nen worden. Deze jongelui zullen dan langer op de zee-vaartschool moeten studeren. Er bestaat echter ook een opleiding voor de bezitters van de volledige H.B.S.-B of H.A.V.O.-diploma's, die gezien het hoge peil van de be-handelde wiskunde, korter (d.w.z. 1 jaar) is dan de nor-male opleiding. Deze 1-jarige cursus staat voorlopig al-leen open voor stuurlieden.

Het volgende schema geeft een en ander duidelijk aan:

Opleiding tot stuurman

(1e stuurman en gezagvoerder op ieder nederlands schip)

diploma SI

2 jaar vaartijd

diploma SII

(2e stuurman)

2 jaar vaartijd

diploma SIII

(3e stuurman en
4e stuurman)

1 jaar vaartijd

diploma BS

(leerling-stuurman)

3-jarige H.Z.S. (A)

2-jarige H.Z.S. (B)

1-jarige H.Z.S. (C)

± 3-jarige
H.Z.S. (D)

MAVO 4 + wiskunde
MAVO 4 + natuurkunde
overgang 3 naar 4e klas
HAVO + wiskunde
MTS-ers toegelaten tot
praktijkjaar +
vergelijkbare opleidingen

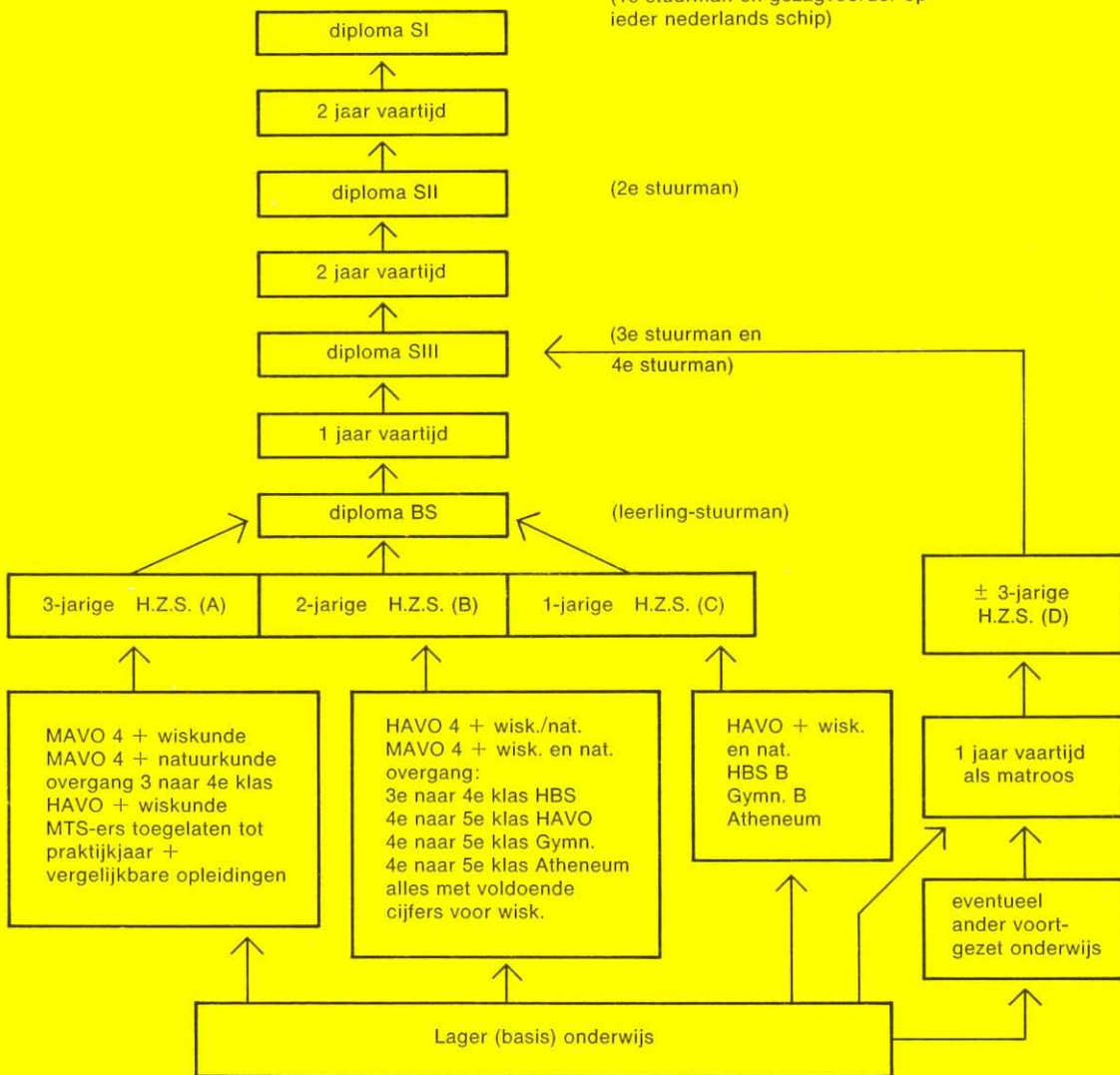
HAVO 4 + wisk./nat.
MAVO 4 + wisk. en nat.
overgang:
3e naar 4e klas HBS
4e naar 5e klas HAVO
4e naar 5e klas Gymn.
4e naar 5e klas Atheneum
alles met voldoende
cijfers voor wisk.

HAVO + wisk.
en nat.
HBS B
Gymn. B
Atheneum

1 jaar vaartijd
als matroos

eventueel
ander voort-
gezet onderwijs

Lager (basis) onderwijs



De leerlingen van de opleidingen A, B en C gaan na het behalen van het BS-schooldiploma, 1 jaar varen als stuurmansleerling om daarna te gaan studeren voor het diploma SIII. Indien een leerling met BS-diploma gedurende het jaar vaartijd een zogenaamd „memoriaal” en cijferboek bijhoudt, kan, mits deze boeken goed zijn bijgehouden, het diploma SIII door de Examencommissie worden uitgereikt zonder dat de leerling examen behoeft te doen.



radar instructie op school

De opleiding D is bedoeld voor leerlingen die om een of andere reden geen middelbare school hebben gevolgd, maar wel voldoende studie-capaciteiten hebben. Deze jongens gaan eerst een jaar varen en daarna naar de zeevaartschool. De studieduur wordt bepaald door de capaciteiten en de vooropleiding (bijv. 1 of 2 jaar MAVO of L.T.S. of iets dergelijks) en varieert tussen de 2½ en 3½ jaar. Naar deze opleiding kunnen echter ook leerlingen met bijv. MAVO 4 (+ wiskunde en natuurkunde)

diploma, nadat zij eerst een jaar hebben gevaren. Deze laatste categorie moet het diploma SIII in ± 1 jaar kunnen behalen. Deze opleiding staat bekend onder de naam „Bevarenen Cursus” of niet officieel onder de naam „Koude Gronders”.

Voor toelating tot de examens voor de hogere diploma's wordt telkenmale 2 jaar vaartijd als zelfstandig wacht-doend stuurman geeist. De studie-tijd is erg afhankelijk van de capaciteiten van de student en varieert daardoor tussen de 4 à 10 maanden.

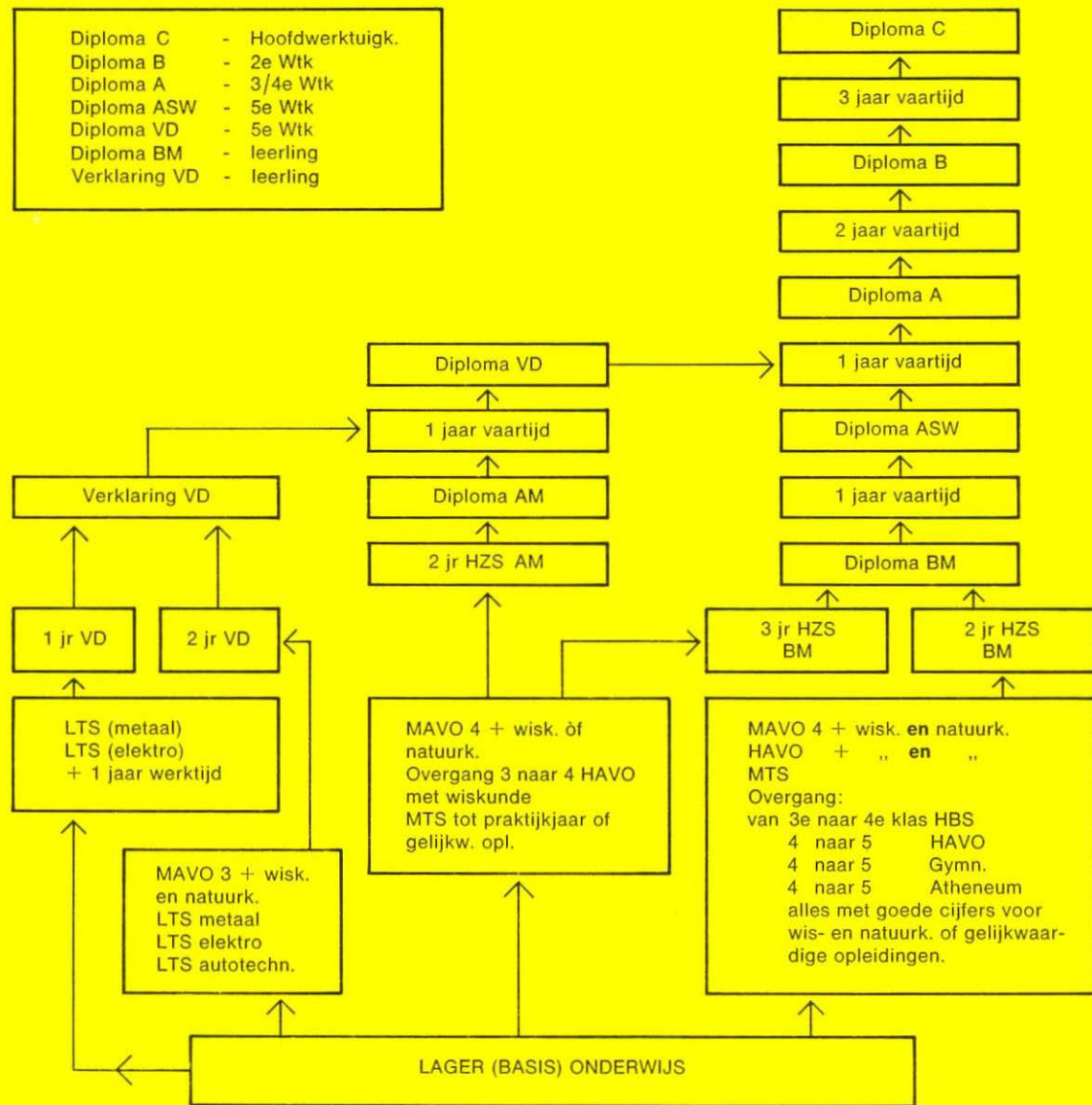
De rederij verleent extra verlof (studieverlof) voor de studieperioden. De gage loopt in die gevallen grotendeels door.

De opleidingen voor de werktuigkundigen zijn ingericht volgens hetzelfde systeem, met dien verstande dat de opleidingen (D) en (C) voor deze categorie officieren niet mogelijk zijn; schematisch ziet de opleiding tot werktuigkundige er als volgt uit:



ook dit hoort bij de schoolopleiding

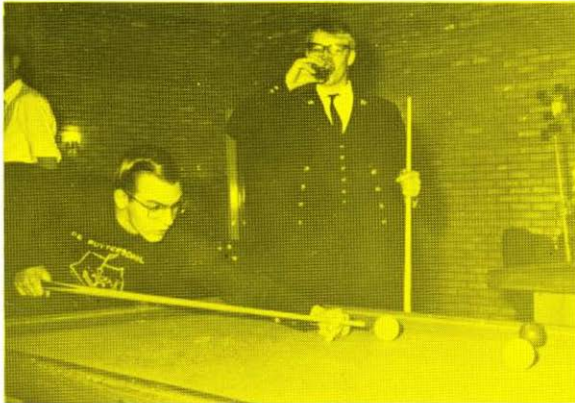
Diploma C - Hoofdwerktuigk.
 Diploma B - 2e Wtk
 Diploma A - 3/4e Wtk
 Diploma ASW - 5e Wtk
 Diploma VD - 5e Wtk
 Diploma BM - leerling
 Verklaring VD - leerling



De geslaagden van de BM-opleiding gaan evenals die van de AM- en VD-opleiding eerst een jaar varen als leerling; gedurende deze tijd moeten zij een memoriaal bijhouden waarop zij, mits het memoriaal goed is bijgehouden, zonder examen het volgende diploma ontvangen.

BM'ers ontvangen dan een ASW-diploma
 AM'ers)
 VD'ers) ontvangen dan een VD-diploma

De diploma's B en C zijn gesplitst in twee gedeelten, een theoretisch en een praktisch; BI en BII, CI en CII genoemd. Bezitters van het diploma ASW krijgen vrijstelling voor het examen voor het diploma BI. De BM-opleiding geeft de beste ondergrond voor de volgende studieperioden. Jongelui met AM- en VD-opleiding kunnen de top ook bereiken, maar het zal hen later ongetwijfeld meer moeite kosten omdat de basis van hun kennis smaller is.

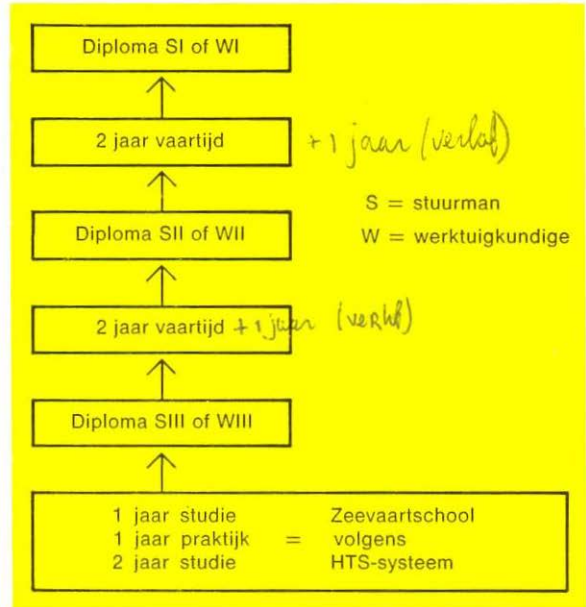


ook op de zeevaartschool op tijd ontspanning

Net als bij de stuurlieden bestaat er een regeling voor studieverloven die, naar de praktijk heeft uitgewezen, de gemiddelde student ruimschoots tijd geeft om de hogere diploma's te behalen.

Sinds augustus 1971 bestaat er naast het hiervoor omschreven een experimentele opleiding volgens het HTS-systeem. Deze opleiding duurt langer, maar heeft het voordeel dat het examen doen op latere leeftijd niet meer nodig zal zijn. Met het behalen van het school-diploma bezit de leerling alle theoretische kennis, die hij anders na het behalen van het diploma SI of C zou bezitten, maar nog niet de praktijk. De hogere diploma's

worden dan ook pas uitgereikt als aan de eisen van vaartijd is voldaan. De namen van de technische diploma's veranderen dan eveneens. De wet op de zeevaartdiploma's zal hiervoor te zijner tijd nog moeten worden aangepast. In schema als volgt:



Toelatingseisen:

HAVO + wisk. en natuurk.

HBS B

MTS elektro

MTS werktuig. alleen voor wtk's

Indien de kandidaat een vooropleiding heeft op het peil van HAVO-4 wisk. en natuurk., dan zal hij 1 jaar extra (dus totaal 5 jaar) op de Zeevaartschool moeten studeren.

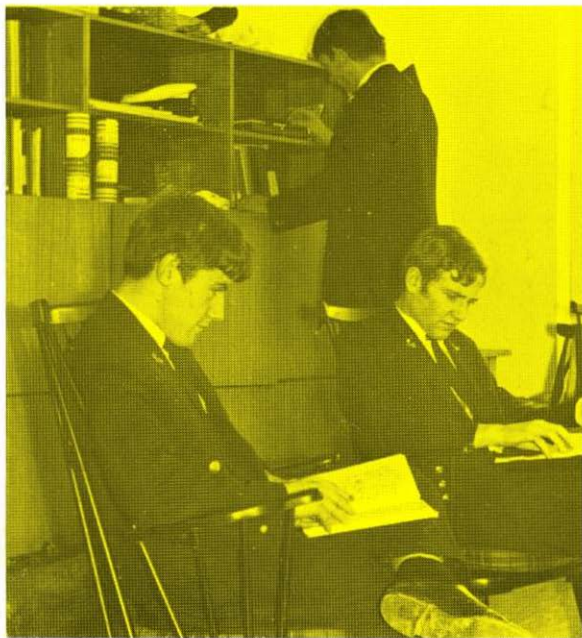
De Zeevaartscholen

De zeevaartschool voor officieren behoort tot het Hoger Beroeps onderwijs. Er is ook een lagere zeevaartschool, maar deze school leidt op voor lager personeel en valt als zodanig buiten het bestek van dit boekje.

De hogere zeevaartscholen zijn verspreid over heel Nederland, de diverse opleidingen zijn o.a. te volgen aan zeevaartscholen in de volgende plaatsen:

- 1-jarige BS: Amsterdam
- 2-jarige BS: Delfzijl, Den Helder, Vlissingen
- 3-jarige BS: Amsterdam, Delfzijl, Den Helder, Rotterdam, Terschelling, Vlissingen
- 4 (5)-jarige SIII: Rotterdam, Amsterdam
- 2-jarige BM: Groningen, Vlissingen, Utrecht
- 3-jarige BM: Groningen, Den Helder, Terschelling, Vlissingen, Utrecht, Rotterdam, Amsterdam
- 2-jarige AM: Vlissingen, Utrecht, Rotterdam, Amsterdam
- 4 (5)-jarige WenS: Amsterdam, Rotterdam
- 1-jarige VD: Rotterdam
- 2-jarige VD: Harlingen, Zwolle, Breda, Apeldoorn, Brielle, Haarlem, Middelburg, Scheveningen, Nijmegen, Zutphen

Er bestaat bovendien te Rotterdam een 3-jarige avondschool voor VD.



studie op het internaat

Radio-officieren: Opleidingen voor radio-officier worden gegeven in Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen, Groningen. Voor verdere inlichtingen over deze opleidingen gelieve men zich te richten tot Radio Holland N.V., Keizersgracht 688, Amsterdam. Tel. 020 - 23 61 15.

Studiebeurzen

Studeren is tegenwoordig een bijzonder kostbare zaak, vooral wanneer de student niet dagelijks tussen school en huis heen en weer kan reizen en derhalve gebruik moet maken van een kosthuis of een internaat. Vele zeevaartscholen hebben een eigen internaat, waar de leerlingen die „buiten” wonen onderdak en verzorging kunnen vinden.



toekomstige werktuigkundigen

De K.J.C.P.L. is bereid om geschikte kandidaten, medisch goedgekeurd en in 't bezit van de vereiste school-diploma's, een studiebeurs te geven, die de kosten van de opleiding vrijwel geheel dekt. De studie-overeenkomst sluiten wij niet af met de minderjarige leerling maar met diens vader of voogd(es). Dit heeft tot gevolg dat de toelage inkomen van de vader wordt en derhalve fiscaal belastbaar is, waar tegenover dan weer staat dat de vader aanspraak houdt op drievoudige kinder-af trek/bijslag.

De studietoelage houdt in:

- a. kosten van internaat
- b. uniform e.d.
- c. studie- en sportmaterialen zoals door de school verplicht voorgeschreven

- d. maandelijks zakgeld
- e. schoolgeld
- f. reiskosten huis/school bij de vakanties
- g. zonodig kosten van ziektekostenverzekering

Als tegenprestatie verlangen wij dat de leerling de school volgt zonder doubleren, het diploma behaalt en bij ons in dienst treedt op de dan geldende voorwaarden voor onze scheepsofficieren.



handvaardigheid opdoen

De beurs wordt kwijtgescholden zodra de leerling na 1 jaar varen als leerling, 2 jaar gevaren heeft als 4e stuurman, 5e wtk of hoger in rang. Al deze voorwaarden worden in de studie-overeenkomst uitvoerig vastgelegd en door de vader en de maatschappij ondertekend. De leerling tekent mee als bewijs dat hij van een en ander heeft kennis genomen en de strekking van de overeen-

komst heeft begrepen. De studietoelage kan worden opgeschort of ingetrokken indien het gedrag en/of de vorderingen van de leerling, naar oordeel van de maatschappij, daartoe aanleiding geven. Studietoelagen kunnen ook tussentijds worden verstrekt (m.a.w. als de leerling reeds enige maanden of jaren de zeevaartschool bezoekt), maar nimmer met terugwerkende kracht.

Aanvragen voor studiebeurzen kunnen, telefonisch of middels het ingesloten sollicitatieformulier, worden gericht aan:

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.,
 Afdeling Personeelszaken
 Prins Hendrikkade 108-114
 Amsterdam
 Tel. 020 - 6 31 21 toestel 140



*na de studie "volle kracht vooruit"
 en recht door zee naar een goede toekomst*

