

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



JUBILEUMNUMMER



NR 1 - APRIL 2018



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

NHL
HOGESCHOOL

Postbus 26 8880 AA West-Terschelling T 0562 44 66 00

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 4 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). De NVKK is opgericht op 1 juli 1943 en is aangesloten bij: IFSMA, International Federation of Shipmaster's Associations CESMA, Confederation of European Shipmaster's Associations.

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij,
Wassenaarseweg 2,
2596 CH 's-Gravenhage

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	J.P. Bosma,	☎: 06-13827308
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	D.J. van Dijk,	☎: 06-51711102

Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

L.J.H. Geenevasen, ☎: 0512-510528

Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK, Den Haag
Bankrekening: IBAN: NL14 INGB 0002 4653 14

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,
J.P. Bosma
C.J.W. Herfst
J.C. Ulrich

Bijdragen van:

A. van Binsbergen
D.J. van Dijk
G. Gerritse
C. Herfst
F. van Wijnen

Redactieadres:

via postadres NVKK of
e-mail: nvkk.notices@gmail.com

Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap, SWZ/MARITIME, CESMA, IFSMA:

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie:

Overname van artikelen of gedeelten ervan is slechts toegestaan na toestemming van de auteur en vermelding van de bron.

Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender c.q. auteur.

Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.

VOOR UW AGENDA

Algemene Leden Vergadering

Woensdag 2 mei 2018 om 13:00
Koninklijk College Zeemanshoop, Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

Felicitaties HKH Prinses Margriet	4,5
Programma jubileumviering	6
Voorwoord	7
Sprekers symposium	8
Vijfenzeventig jaar Kapiteinsvereniging	12
Herinneringen 1997-2004	26
Herinneringen 2003-2015	28
Paaltjes Pikken	30
Dagelijks Bestuur	31
NVKK Internationaal	33
In memoriam	36
Kort maritiem nieuws	37
Afbeeldingen oprichting	39
Afbeeldingen Koningshuis	40
Afbeeldingen Huwelijk	41
Afbeeldingen viering 50-jarig jubileum	42

OP DE VOORPAGINA

Toen en nu:

Het m.s. **Aagtekerk** (1933, 140 meter lang, 18 meter breed, 6800 BRT), dat kans zag om in januari 1942 in de Golf van Biscaye een Duitse onderzeeboot te rammen en tot zinken te brengen. In juni 1942 zonk het schip zelf in de Middellandse Zee na een aanval door Duitse vliegtuigen. (foto NIMH)

Het m.s. **Moscow Maersk** (2017, 399 meter lang, 60 meter breed, 214.286 BRT), één van de grootste containerschepen op dit moment. Kapitein G. IJssel de Schepper (spreker op het symposium) vaart op dit schip als gezagvoerder. (foto YouTube)

QUOTE

"Als alle kaarsjes op de taart duurder zijn dan de taart zelf, ben je pas écht oud "



Het Loo, maart 2018

Aan de Vereniging van
Kapiteins ter Koopvaardij

Van harte gelukgewenst met Uw
75 jarig jubileum.

Ik wens U een behouden vaart in
de toekomst toe.

Met een hartelijke groet,





Programma voor de 75 jaar jubileum viering

12 april 2018

- 13:30 - 14:15 Inloop genodigden met koffie en thee
- 14:15 - 14:30 Genodigden nemen plaats in de grote zaal

Symposium “De kapitein anno 2018”

- 14:35 - 14:40 Binnenkomst H.K.H. Prinses Margriet begeleid door de voorzitter Leen van den Ende
- 14:40 - 15:00 Welkomstwoord door de voorzitter Leen van den Ende
- 15:00 - 15:25 ***De complexe juridische omgeving waarin de kapitein opereert***
Mr. Dr. Drs. Peter J.J. van der Kruit
- 15:25 - 15:30 Aanbieden jubileum uitgave van het “Juridisch Handboek voor de Kapitein” aan H.K.H. Prinses Margriet
- Vertrek H.K.H. Prinses Margriet uitgeleide gedaan door voorzitter Leen van den Ende

- 15:40 Hervatten symposium programma:

De multiculturele samenleving aan boord

Drs. Helene Perfors

Koopvaardijpredikant

De Kapitein als vertegenwoordiger van de reder

Sybrand Hassing

Voorzitter KVN

Say what you do, do what you say and prove it

Gijs IJssel de Schepper

Gezagvoerder Maersk

- 17:00 - 17:15 Uitreiking prijs aan Maritiem student
- 17:15 - 17:40 Panel vragen en antwoorden
- 17:40 - 17:45 Afsluiting symposium en dankwoord door voorzitter Leen van den Ende
- 17:45 - 19:00 Borrel
- 19:00 - 21:30 Diner

The Masters' Voice



Geachte lezer,

Dit jaar viert de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij haar 75-jarig jubileum. Deze mijlpaal zal gevierd worden met een symposium op 12 april a.s. waarin we de koopvaardijkapitein en zijn werkomgeving met de daarbij acterende partijen en uitdagingen de revue laten passeren. Hiervoor hebben we een "natte" jurist, een koopvaardij predikant, een reder maar bovenal ook een "varende" kapitein uitgenodigd die allen vanuit hun vakgebied de focus zullen leggen op het thema: "*De Kapitein anno 2018*".

Wij zijn zeer verheugd dat H.K.H. Prinses Margriet onze uitnodiging heeft aangenomen om ons 75 jaar jubileum bij te wonen.

De vereniging werd in 1943 opgericht om de kapiteins in de zwarte jaren te ondersteunen bij hun oorlogsinspanning. En "het ondersteunen van de kapitein en opkomen voor zijn specifieke belangen" is tot op heden de hoofddoelstelling van de vereniging gebleven. Na het symposium hopen we met u nog van gedachten te kunnen wisselen onder het genot van een drankje en een diner.

Ik wens u allen het beste toe en onze varende collegae bovenal een veilige vaart.

Leen van den Ende
Voorzitter



Jeroen de Jonge, moderator



Jeroen de Jonge is business director naval programs bij TNO, het grootste kennisinstituut in Nederland op het gebied van defensie en veiligheid. TNO verbindt kennis en mensen, met het oogmerk de concurrentiepositie van het Nederlands bedrijfsleven te versterken en om Defensie een continue kennisbasis te geven. Omdat de focus van Defensie het komende decennium voor een belangrijk deel op marine-investeringen ligt, beweegt de strategie van TNO daarin mee. In de afgelopen vier decennia is in de Gouden Driehoek van kennisinstellingen, marinebouwcluster en Defensie een schat

aan kennis opgebouwd, die heeft geleid tot de meest innovatieve schepen voor de Koninklijke marine. Die kennis moet het komende decennium leiden tot de realisatie van nieuwe scheepsklassen voor de Koninklijke marine.

TNO speelt ook een belangrijke rol in het civiele maritieme domein en die kennis is ook in toenemende mate belangrijk voor de marine. Denk aan alternatieve energiebronnen, groene innovaties en batterijtechnologie. Het blijven bewaken van de relatie tussen de TKI Maritiem en de Kennis- en Innovatieagenda van Defensie is daarom een van de rollen van TNO. TNO heeft een aantal veelbelovende technologieën in haar portfolio die samen met de overheid en het bedrijfsleven in korte termijn moeten worden ontwikkeld tot productierijpe oplossingen. Jeroen wil die technologie gebruiken om strategische partnerschappen aan te gaan met Nederlandse bedrijven om het IP in brede toepassingsgebieden te valoriseren.

De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij heeft een lange traditie als belangenorganisatie, spreekbuis maar ook als kennisbasis voor de koopvaardij. In het piraterijdossier bijvoorbeeld hebben leden een prominente rol gespeeld bij het vormgeven van beleid en politiek. TNO feliciteert de NVKK met haar jubileum en kijkt vooruit naar een toekomst van samenwerking en constructieve innovatie.



Mr. Dr. Drs. Peter van der Kruit



Peter van der Kruit is als 16-jarige begonnen bij de koopvaardij. Na de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam heeft hij enkele jaren als stuurman gevaren bij van Ommeren. Werd toen opgeroepen als dienstplichtig officier bij de Koninklijke Marine, gevolgd door aanstelling als beroepsofficier. Veel gevaren als commandant van een oorlogsschip, maar ook veel plaatsingen gehad bij het Duik- en Demonteerbureau en in het buitenland,

zoals Curaçao, Verenigde Staten, Barbados en Irak. Afgestudeerd als jurist en bestuurskundige, gepromoveerd op internationale maritieme drugsbestrijding. Na zijn functioneel leeftijdsontslag volgde een loopbaan als universitair hoofddocent bij de Nederlandse Defensie Academie en de Universiteit Utrecht. Is tegenwoordig eigenaar van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V.

Zijn presentatie zal de de schitterende functie van kapitein belichten, met de nadruk op de juridische risico's van deze functie. Eerst komt de term 'kapitein' aan bod en wordt de juridische geschiedenis van de kapitein bekeken. Daarna worden de drie wettelijke functies van de hedendaagse kapitein onderzocht, n.l. de technische, publiekrechtelijke en commerciële functie. Ook komen de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de

kapitein aan bod. Vooral de balans tussen deze twee zaken. Daarna wordt gezien welke verschillende jurisdicties aan boord van toepassing zijn. Welke wetten gelden aan boord? Zijn de wetten van een kuststaat belangrijker dan de wetten van de vlaggenstaat? Hier kan de kapitein grote juridische risico's lopen door onbekendheid met de materie.

Voorts wordt gekeken waarom de kapitein strafrechtelijk verantwoordelijk is, bijvoorbeeld voor een milieudelict in de machinekamer waar hij vrijwel geen invloed op heeft? Is dit aan de wal ook zo? Misschien heeft de wetgever, door de jaren heen, de kapitein wel bloot gesteld aan te veel juridische risico's. Als laatste wordt gezien wat er aan gedaan wordt om de juridische risico's voor de kapitein te verminderen.



Drs. Helene Perfors



Helene Perfors werd geboren in de marinebasis Den Helder: "tussen twee zeeën in", studeerde aan de Vrije Universiteit in Amsterdam theologie/godsdienstsociologie. En landde, na wat omzwervingen in o.a. Spanje en Zweden, in de Wormer als gemeentepredikant. Na ruim zes jaar ging het toch weer kriebelen en in september 2001 was ze weer terug in een maritieme setting, werkend voor zeevarenden. Vanuit de Protestantse Kerk Nederland werd ze koopvaardijpredikant in de haven van Rotterdam.

"Als havendominiee plak je alles aan elkaar", aldus Helene, want het gaat om contacten met zeevarenden, maar ook om contacten

met bijvoorbeeld het port welfare committee en met de havenmeester, met 'Kerstfeest op Zee' en met het thuisfront. Niet met een bijbel zwaaiend die gangway op, maar wel "er zijn", als het nodig is. Dit alles in de setting van de maritieme wereld, waarin de techniek en de economische belangen vaak de simpele menselijkheid in de weg staan. Juist omdat het om mensen gaat.

En dat deze baan haar de kans geeft om af en toe eens mee te varen, ziet ze als een fantastische bonus.

Door de jaren heen is er veel veranderd in de grootte en de samenstelling van de bemanning aan boord van schepen. Van vele tientallen opvarenden tot het uiterste minimum, van hoogstens twee nationaliteiten naar een "multinational crew". Er is een multiculturele samenleving aan boord ontstaan. Zeevarenden die met elkaar op een veilige en winstgevende wijze hun werk moeten doen. Maar ook mensen, die van elkaar verschillen in godsdienst, achtergrond, opleiding en vooral humor. Toch moet men met elkaar wonen en werken. In dit krachtenspel neemt de kapitein een speciale positie in. Voor welke uitdagingen komt hij/zij te staan? Wat zijn de mogelijkheden en sociale verantwoordelijkheden van de kapitein? Zijn er best practices? In haar presentatie zal zij dit van een aantal kanten belichten.



Sibrand Hassing

Sibrand Hassing heeft na het behalen van het diploma HTS Navigatie/3e Stuurman GHV aan de zeevaarschool te Delfzijl, ca. 10 jaar gevaren als stuurman in alle rangen bij o.a. INCOTRANS, Joon Shipping en Wagenborg Shipping. Daarna heeft hij 21½ jaar als senior beleidsmedewerker gewerkt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op diverse



maritieme dossiers zoals veilige navigatie, bemanningszaken, ladingzaken en CO2-uitstoot. In 2013 trad hij bij de Holland America Line in dienst als Director Nautical Operations, en sinds november 2014 is hij Director Fleet Operations Europe voor de Holland America Group (Princess Cruise, HAL, Seabourn en P&O Australië). Sinds 2014 is hij ook lid van het bestuur van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en sinds juni 2017 is Sibrand Hassing voorzitter.

In zijn presentatie *“De Kapitein als vertegenwoordiger van de reder”* belicht Sibrand de kapitein vanuit de redersoptiek. Het oude beeld van een kapitein “als schipper naast god” bestaat al lang niet meer. De tegenwoordige kapitein is meer en meer een manager van een complexe en kapitaal-intensieve transportinstallatie geworden. Deze evolutie van de rol van de kapitein heeft diverse oorzaken, naast de schaalvergroting, toenemende wet- en regelgeving, internationalisering, verbeterde communicatie en digitalisering, maar vooral de invoering van de International Safety Management (ISM) Code. Hierdoor is de traditionele relatie reder – kapitein verdwenen en is een directe relatie vaak niet meer aanwezig, maar verloopt deze over diverse (management) schijven. Dit is op zich misschien niet het grootste “probleem”, maar het kan wel juridische onduidelijkheden geven.



Gijs IJssel de Schepper

Na de HTS-opleiding op de Zeevaartschool van Amsterdam in 1981 trad Gijs in dienst van Nedlloyd. In 1986 behaalde hij het diploma scheepswerktuigkundige-A en deed vervolgens dienst als *Semi Geïntegreerde Officier*, Maritiem Officier-2 en Maritiem Officier-1. Nedlloyd werd P&O Nedlloyd en werd nog later overgenomen door Maersk Line, waar Gijs gezagvoerder is.

Het verhaal van zijn presentatie is de persoonlijke visie van de auteur en niet die van Maersk Line.



“Say what you do, do what you say and prove it”.

De mantra van iedere Port State Control en Klasse bureau, maar ook van ieder scheepsmanagement-systeem. Sinds de ondergang van de *Harold of Free Enterprise* en “9/11” is er veel gebeurd op het gebied van certificering. Controle, controle en nog eens controle, op ieder gebied. Welke route je vaart, hoe hard je vaart, hoeveel brandstof en smeerolie er verbruikt wordt, alles wordt gecontroleerd. Zijn de certificaten in orde en

is alle apparatuur goed werkend? Niet ten onrechte, maar het heeft de administratieve last wel enorm verhoogd. Iedere haven wil nu formulieren ontvangen over garbage, sludge, douane zaken en het personeel aan boord. Een gewone crewlist voldoet vaak niet. Een kopie van het paspoort moet erbij meegestuurd worden. Dan worden nog gegevens omtrent de certificering van de bemanning en de staat van het schip gevraagd. Door middel van kopieën van alle certificaten en door endorsements van de persoonlijke certificaten op te sturen, wordt deze controle vandaag de dag uitgevoerd.



Wegens uitbreiding van onze activiteiten op het gebied van Noordzee beloodsing zijn wij continu op zoek naar nieuwe collega's.

Als Noordzee loods bent u de specialist op het gebied van de nautische bekendheid op de Noordzee, het Engelse Kanaal, de Ierse Zee en het Skagerrak. U adviseert de kapitein en het bridge team bij de veilige navigatie van het schip door een van de drukste zeeën ter wereld en communiceert met de plaatselijke VTS-stations en loodsposten. Naast Noordzee-loods wordt u ook ingezet als Offshore VTS Pilot.

Als Offshore VTS Pilot zorgt u voor een optimale en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer rondom een bepaald schip of platform in de Offshore industrie. U observeert het verkeersbeeld door middel van Radar / Arpa AIS, VHF en overige moderne navigatie apparatuur en werkt daarbij zeer nauw samen met guard-vessels ter plaatse. Hierbij onderkent u vroegtijdig mogelijke situaties die de veiligheid van het project en/of de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, zodat u deskundig actie kunt ondernemen ter voorkoming daarvan.

Gevraagd:

U bent minimaal 6 jaar in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships" en u heeft werkervaring als Kapitein of, u heeft minimaal 4 jaar werkervaring als Registerloods en u bent tevens in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships". U bent in staat om in een betrekkelijk korte tijd een goede relatie op te bouwen met het bridge team. U heeft het vermogen om onder alle omstandigheden de rust en het overzicht te bewaren en de juiste prioriteiten te stellen. U heeft een flexibele instelling met betrekking tot werktijden.

Geboden:

Een afwisselende en dynamische baan in de internationale scheepvaart, zonder de nadelen van een lange uitzendtermijn. Dienstverband vanaf 80 werkdagen per jaar behoort tot de mogelijkheden.

Het behalen van het, door de Nederlandse overheid, vereiste Certificaat "Noordzee loods" en het Offshore VTS Supplement Pilot, wordt in zijn geheel bekostigd door Dirkzwager.

Heeft u vragen dan kunt u terecht bij Martijn van der Vliet (operationeel manager DCP), tel. 010-5931600.

Spreekt deze vacature u aan, stuur uw sollicitatiebrief met CV naar:

Koninklijke Dirkzwager
T.a.v. afdeling personeelszaken
Postbus 14
3140 AA Maassluis
of per email naar: pz@dirkzwager.com



VIJFENZEVENTIG JAAR KAPITEINSVERENIGING



Reeds in de 18^e en 19^e eeuw bestonden al verenigingen voor gezagvoerders ter koopvaardij, de zgn. “Zeemanscollegiën”, die meer een gezelligheids- en filantropische functie vervulden, dan het opkomen voor het belang van de kapitein. In 1943, ten gevolge van de oorlogsomstandigheden werd de “*Vereeniging van Nederlandsche Koopvaardijkapiteins, opgericht 1943*”, opgericht. De naam werd in 1968 gewijzigd in: *Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart*. En omdat men later van mening was dat de vereniging een platform moest bieden voor alle kapiteins van zeeschepen, ongeacht het tonnage en voor officieren die de bevoegdheid tot kapitein hadden, veranderde in 1985 de naam in: *Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij*. Deze naam draagt de vereniging nu nog. Het ovale logo, dat in 2006 als ouderwets werd beschouwd en maakte plaats voor het huidige logo met de vier strepen.

DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ IN DE OORLOGSJAREN

Ten gevolge van de beurskrach in 1929 was de Nederlandse scheepvaart in een zware economische crisis gekomen. Daardoor hadden veel zeevarenden hun baan verloren en zij die konden blijven varen, zagen hun toekomstperspectief in rook opgaan. Velen werden teruggezet in rang. Tussen 1937 en 1939 kwam er weliswaar enig herstel en werd het aantal varende schepen weer wat uitgebreid, maar al gauw tekenden de contouren van een volgend naderend onheil zich af: de Tweede Wereldoorlog. De Nederlandse regering probeerde aanvankelijk door een strikte neutraliteitspolitiek buiten de oorlog te blijven, maar dat zou niet lang duren. Om de Nederlandse vloot beschikbaar te houden ten behoeve van de Nederlandse regering werden in 1939 de *Wet Behoud Scheepsruimte* en de *Zeeschepen Vorderingswet* van kracht. Maar de regering vergat de koopvaardij schepen middelen te geven om zich te beschermen tegen de vijandelijkheden, die overal in de wereld opdoken. Tientallen vijandelijke onderzeeboten en oppervlakte schepen bedreigden de handelsroutes. De Nederlandse regering was zich daar onvoldoende bewust van en deed niets anders om zeevarenden voor te bereiden, dan een weinig aansprekende cursus “Handelsbescherming”, die door de Koninklijke Marine werd gegeven en waarin enig inzicht gegeven zou moeten worden in “zelfbeveiliging van koopvaardij schepen”. De opgedane kennis bleek onvoldoende. In mei 1940 vielen de Duitsers Nederland binnen en Nederland moest capituleren. Enkele Nederlandse reders waren al overgestoken naar Engeland. Zij zetten met de Nederlandse ambassadeur de zogenaamde *Nederlandse Scheepvaart Commissie* op, die de taak zou krijgen Nederlandse koopvaardij schepen tegen betaling in de vaart te houden, zonder direct bij oorlogshandelingen te worden betrokken of voor de Engelse regering te worden ingezet. De overgestoken reders traden op als adviseur van de ambassadeur. Een dag na de capitulatie van Nederland bleek al de Engelse belangstelling voor de Nederlandse vloot. Een aantal bestuurders van de Engelse Board of Trade bezochten de Nederlandse Scheepvaart Commissie om mee te delen dat Nederland nu bezet gebied was en dus vijandelijk gebied. Dat had tot gevolg dat alle verzekeringen die in Londen waren afgesloten op de Nederlandse vloot per onmiddellijke ingang ongeldig werden. Dat paste wel in de rol die de Nederlandse Scheepvaart Commissie zich had toebedacht. Zij veranderde daarop haar naam in *Netherlands Shipping & Trading Committee LTD*. Deze commissie ging nu optreden als custodian, die er voor moest waken dat er geen Nederlandse schepen onverzekerd zouden varen. De toenmalige minister Steenberghe machtigde de *Netherlands Shipping & Trading Committee LTD*, kortweg “*Shipping*”, of *NSTC* genoemd, het beheer te gaan voeren over de Nederlandse schepen. De Engelsen bleken bijzonder veel belangstelling te hebben voor Nederlandse tankers en passagiersschepen. De NSTC werd verzocht opgave te doen van de Nederlandse

capaciteiten. Op korte termijn werden 15 passagiersschepen van de *Stoomvaart Maatschappij Nederland*, de *Koninklijke Pakketvaart Maatschappij*, de *Koninklijke Rotterdamse Lloyd*, de *Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij* en de *Koninklijke Nederlandse Scheepvaart Maatschappij* vercharterd. Dit succes viel ook andere Nederlandse reders op, die zich naar Londen haastten om ook hun diensten aan te bieden. De NTSC werd uitgebreid tot 11 leden met bevoegdheden op het gebied van handel, scheepsruimte, personeel en technische zaken. De NSTC beheerde de koopvaardijvloot onder toezicht van de regering in ballingschap.

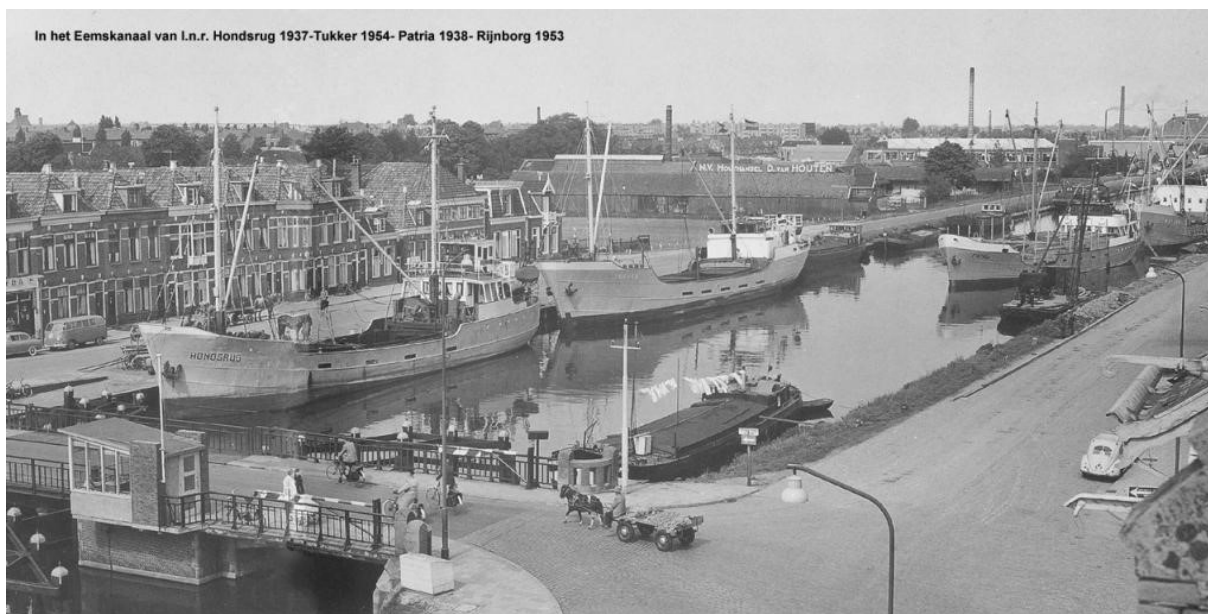
Op de vloot werden deze ontwikkelingen echter minder positief ervaren. De Nederlandse regering had op 6 juni 1940 per Koninklijk Besluit de *vaarplicht* ingesteld. Daarmee werden zeevarenden verplicht gesteld om te blijven varen. Op straffe van 4 jaar gevangenisstraf. Zeevarenden die in Engeland aankwamen bemerkten al gauw dat de stemming ten opzichte van hen niet erg vriendelijk was. Onder het mom van oorlog werden alle zeevarenden aan een antecedentenonderzoek onderworpen en werd een onderzoek ingesteld naar de politieke betrouwbaarheid. Enkele opvarenden werden zelfs onderworpen aan onderzoeken door de Engelse geheime dienst. De Engelsen waren niet erg joviaal ten opzichte van de zeevarenden. Direct al na de capitulatie kregen kapiteins te maken met gevallen van dienstweigering, desertie en andere overtredingen van de vaarplichtwet, maar door het ontbreken van sancties kon de Nederlandse overheid daar weinig tegen doen. Daarbij kwam nog dat de Britse overheid de Koninklijke Besluiten van de Nederlandse regering niet erkende. Het feit, dat zeevarenden bijna niet meer konden terugvallen op hun eigen rederij en niet wisten op welke wijze de verdiende gage in Nederland zou moeten worden uitbetaald, droeg weinig bij tot de gemoedrust. De geldende loon- en arbeidsvoorwaarden werden bevroren, maar, er werd wel een zgn. "*war bonus*" ingesteld van £ 5.- per maand. Dat was in de ogen van velen een lachertje. Het feit dat de Nederlandse gages voor de duur van de oorlog werden bevroren, heeft bij vele zeevarenden, waarvan velen in de periode 1929 – 1937 aan den lijve de economische crisis hadden meegemaakt, kwaad bloed gezet. (Er werd wel beweerd dat de Nederlandse gages in de oorlogsjaren hoog waren, maar dat valt te betwijfelen, als men ziet dat de gage van een bevaren matroos op 10 mei 1940 ongeveer fl. 85.- per maand bedroeg. Een 4^e WTK verdiende fl. 111.- en een 1^{ste} stuurman fl. 250.- Ter vergelijking: een timmerman aan de wal verdiende in die tijd ongeveer fl. 132.- per maand. Varen was dus beslist geen vetpot). Vele tientallen Nederlandse zeelieden werden inmiddels in de gevangenis opgesloten, want de Engelsen maakten korte metten met Nederlandse "*deserteurs*", die via Engelse rechtbanken veelal verdwenen in de beruchte Pentonville gevangenis in Londen. Op Engelse schepen was n.l. ook een vaarplicht van kracht en Nederlandse zeevarenden werden volgens die maatstaven veroordeeld. Dat drong pas laat door tot de Nederlandse regering. Bij de NTSC werd inmiddels duidelijk wat er gaande was en er werden pogingen ondernomen om de opgesloten Nederlandse zeevarenden vrij te krijgen, of op z'n minst hun lot draaglijker te maken. Op 1 augustus 1940 wendde Gerbrandy zich tot de Britse regering om zijn bezorgdheid te uiten over het veroordelen en interneren van zo veel Nederlandse zeevarenden. De Nederlandse maritieme wetgeving had de begrippen "*desertie en dienstweigering*" weliswaar nauwkeurig gedefinieerd, maar dat was van toepassing op vaaromstandigheden in vreedetijd. Nederlandse zeevarenden werden nu beschouwd als combattanten die ingevolge de vaarplichtwet moesten varen. Zij hadden, vooral in de eerste oorlogsjaren het gevoel dat zij dienst deden als schietschijf voor de vijandige schepen die hen als oorlogvoerenden zagen. Veel gevallen van desertie of vermeende desertie in Engeland en ook in de Verenigde Staten kwamen voort uit onvoldoende communicatie door het NTSC richting de zeevarenden, die in grote onzekerheid verkeerden en niet wisten waar ze aan toe waren. Dat leidde vaak ook tot onterechte veroordelingen. Op 19 maart 1942 werd een nieuw Vaarplichtenbesluit van kracht. Straffen voor desertie en dienstweigering logen er niet om: op het zich onttrekken van de vaarplicht stond een gevangenisstraf van maximaal 4 jaar of een geldboete van

fl. 8000. Na 1943, toen de krijgshandelingen zich hadden uitgestrekt over vier continenten en de geallieerden het antwoord hadden gevonden op de aanvallen op konvooien door de onderzeeboten, nam het aantal gevallen van desertie af. Overigens zijn er, voor zover bekend, geen Nederlandse kapiteins veroordeeld voor desertie of dienstweigering.

Ten tijde van de Duitse inval in mei 1940 bevond zich ruim 90% van de Nederlandse koopvaardijvloot buitengaats. De NSTC werd door de Nederlandse ambassadeur gemachtigd het beheer over 164 schepen op zich te nemen. Ook in New York werd een reders-belangenorganisatie gevestigd. Het grootste deel van de Nederlandse vloot werd ten behoeve van de oorlogvoering vercharterd aan het Britse *Ministry of War Transport*. Over het algemeen bleken na de oorlog de Nederlandse kapiteins waardering te hebben voor de relatie met dat ministerie. Waarschijnlijk omdat daar meer deskundigen werkten dan bij de NTSC.

OMSTANDIGHEDEN DIE DE EMMER DEDEN OVERLOPEN

Na de capitulatie van Nederland hadden veel kapiteins geen Nederlandse thuishaven meer en moesten zij een alternatieve thuishaven elders zoeken. Bijvoorbeeld in Engeland. En daar bemerkten zij een toch wat andere maritieme cultuur dan in Nederland. De Engelse kapiteins hadden een hoog aanzien, wat in Nederland niet het geval was. Nederlandse kapiteins kregen in Engeland te maken met NTSC- functionarissen van het "derde of vierde echelon" en werden in de boardrooms maar weinig gezien. De Engelse kapiteins kenden de "*Masters Society*" en de "*Honorable Company of Master Mariners*". De Engelsen kenden maar één man aan boord en dat was de kapitein... . De Nederlandse kapiteins deden echter qua vakkennis niets onder bij hun Britse collega's. Sterker nog, de talenkennis van de Nederlandse gezagvoerders maakte altijd diepe indruk. Bij vertrek van de schepen wist, behalve de kapitein, geen van de opvarenden de bestemming van de komende reis. De meeste zeelieden hadden daar problemen mee, om maar niet te spreken van het "thuisfront". Nederlandse kustvaarders speelden een belangrijke rol bij de evacuatie van Britse en geallieerde troepen in 1940. Nederlandse coasterkapiteins wisten met grote vakmanschap en doortastendheid duizenden mensen van de stranden van Duinkerken naar Engeland te brengen.



(vlnr) De Hondsrug, de Tukker en de Patria, coasters van 400 brt. De Hondsrug maakte 4 reizen en nam op één reis maar liefst 1200 mensen mee! (let op paard aan dek). Vervoerde totaal 1453 mensen. De Patria maakte 2 reizen en vervoerde maar liefst 1400 mensen. (Foto Havendienst Groningen)



Het vroegere Netherlands House nu (foto Google Earth)

De ideeën over de nieuwe vereniging liepen aanvankelijk nogal uiteen, maar er werd omstreeks juni 1943 toch begonnen met het verzamelen van handtekeningen van kapiteins die wel akkoord waren met het plan van "Oprichting van een Vereeniging van Gezagvoerders UK". Het was kapitein A.J. Ten Tije, die er in slaagde om een korte oproep te laten drukken voor een oprichtingsvergadering. Die werd gehouden op zaterdag 1 juli 1943 om 08:00 in het Netherlands House aan de Charles Street 16b, nabij Berkeley Square te Londen W1.

Vooraf, op 21 juni 1943, hadden de kapiteins Meinsma, Schneider, De Neef en Visser een bezoek gebracht aan de minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, P. Kerstens om met hem hun voornemen tot oprichting van een nieuwe vereniging te bespreken. De minister, oud-vakbondsman, ondersteunde het idee niet en het werd terzijde gelegd. Desalniettemin vonden de in Londen verblijvende kapiteins de situatie ernstig genoeg om toch de oprichting van een vereniging door te zetten. Ze zagen het als hun primaire plicht zich te blijven inspinnen voor de bevrijding van het vaderland. Hun motto was: "varen om een oorlog te winnen". Daarvoor moesten ze zich gaan organiseren in een vereniging die kapiteins zou ondersteunen in hun functie.

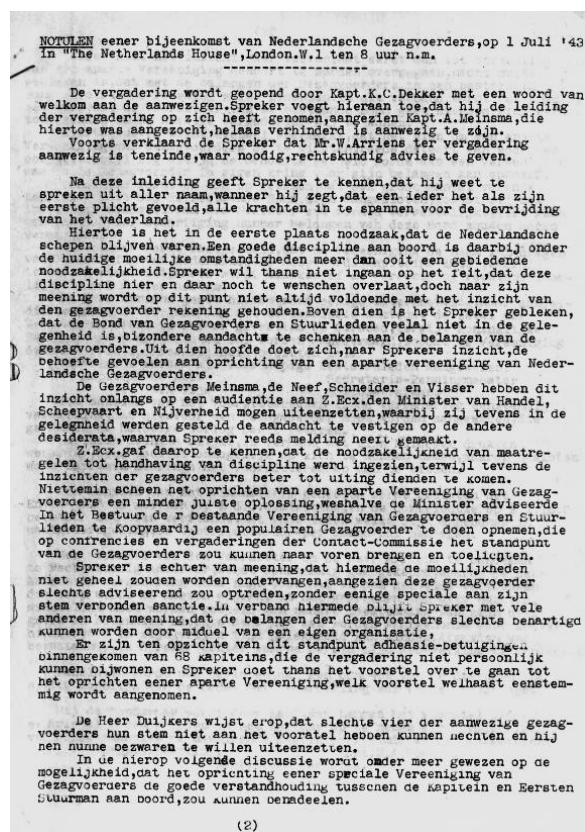
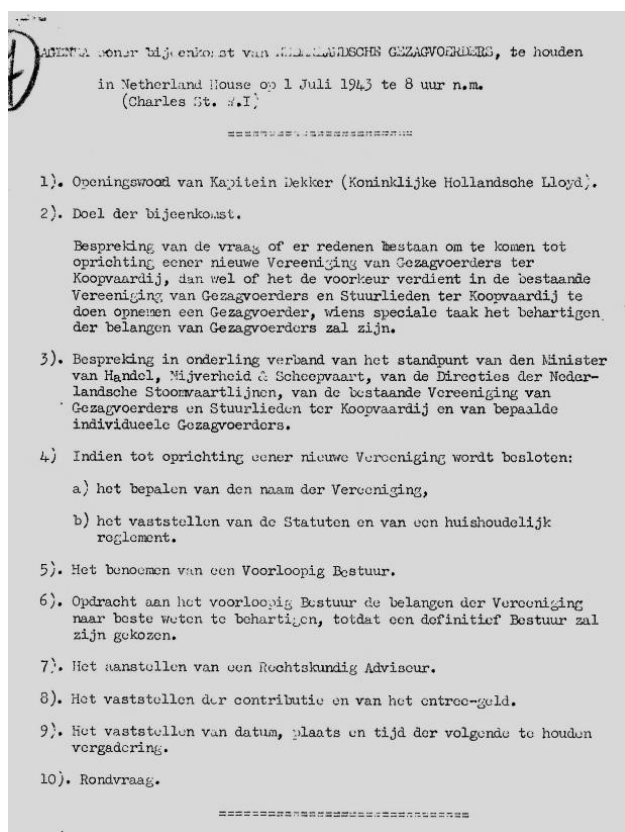
Hoe belangrijk de handelsvaart voor een land was, verwoordde Rudyard Kipling al ten tijde van de Eerste Wereldoorlog:

*"For the bread that you eat and the biscuits you nibble,
The sweets that you suck and the joints that you carve,
They are brought to you daily by al lus big steamers,
And if anyone hinders our coming, you'll starve".*



Kapitein K.C. Dekker heette de 36 aanwezige kapiteins welkom. Initiatiefnemer, kapitein A. Meinsma kon niet aanwezig zijn en kapitein mr. W. Arriëns deed het woord. De nadruk werd gelegd op het kunnen blijven varen van de Nederlandse schepen in oorlogstijd. Er werd verslag gedaan van het bezoek aan minister P. Kerstens. Er waren op 1 juli 1943 68 adhesiebetuigingen binnengekomen, genoeg om de nieuwe vereniging op te richten. De notulen van de oprichtingsvergadering vermelden: "Als naam wordt gekozen: **Vereeniging van Nederlandsche Koopvaardijkapiteins, opgericht 1943**. De wenselijkheid wordt

bekeken of de vereniging rechtspersoonlijkheid zal moeten hebben. De heer Arriëns adviseert de vereniging te vestigen op Curaçao, omdat een vereniging buiten Nederlands grondgebied geen koninklijke goedkeuring kan aanvragen, waarmee de rechtspersoonlijkheid in het geding zou komen".



Oprichtingsvergadering 1 juli 1943: Agenda en notulen

HET VERVOLG

Kapitein J. Riedel heeft gedurende 12 ½ jaar de functie van voorzitter bekleed. Kapitein Riedel heeft veel voor de Kapiteinsvereniging gedaan. Hij omschreef o.a. duidelijk de taak en de positie van de kapitein (dit zou nog jarenlang een speerpunt blijven), de handhaving van het gezag aan boord tijdens de oorlogsjaren en de middelen daartoe. Hij bleef zich telkens inzetten voor de positie van de kapitein tijdens de oorlogsjaren, de zorg voor de belangen van de kapitein in de jaren na de oorlog, vooral op het gebied van pensioenen hetgeen resulteerde in de oprichting van het *Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij*. Bij zijn aftreden werd hij benoemd als erevoorzitter.

DE JAREN NA DE OPRICHTING

Na de oorlog kwamen er ook een aantal aandachtspunten in beeld, waarvoor de Kapiteinsvereniging zich moest gaan inzetten, als organisatie die het merendeel van de Nederlandse kapiteins vertegenwoordigt: - Belangenbehartiging in het pensioenfonds, zoals dat was beloofd door de regering in Londen in 1942; - Het behartigen van de belangen van kapiteins die in Nederlands Indië voeren; - Zich inzetten voor toekenning van het Oorlogsherinneringskruis aan hen die zich loyaal gedurende de oorlogsjaren hadden ingezet; - Het afhandelen van allerlei financiële zaken (zoals de uitbetaling van week- en maandbrieven die tijdens de oorlogsjaren niet was geschied);



Oorlogsherinneringskruis



*Officieren bij scheepvaartmaatschappijen die geen embleem hadden, droegen vaak het petembleem met de Margriet.
(foto Marinemuseum Den Helder)*

-De veiligheid van navigatie in verband met de talloze mijnenvelden die waren overgebleven, maar ook in verband met het verschijnen van de radar op koopvaardischepen.

De kapiteinsvereniging ging zich meer en meer profileren als een vereniging die over een groot vlak de belangen van de kapitein behartigt. Er kwamen activiteiten op het gebied van de navigatie, scheepsbouw, de ontwikkeling van de radar, navigatiesystemen, meteorologie, maar ook werd de kapitein op het gebied van pensioenen en arbeidsconflicten gesteund. Het doel was om altijd met partijen "om de tafel te blijven zitten". De kort geleden overleden oud-voorzitter, kapitein C. Bruin schreef dat altijd gezocht werd naar samenwerking met reders om problemen aan te pakken. Soms werden resultaten bereikt, soms ook werd een conflict voor de rechter uitgevochten. Regelmatig moest het bestuur van de vereniging met de directie van een rederij aan tafel om te onderhandelen over de salarissen van kapiteins die bij die rederij waren achtergebleven. Dat bleek een bijna jaarlijks terugkomende zorg. Met de pensioenvoorzieningen was de vereniging zeer begaan. Pensioenen van zeevarenden waren niet hoog. Regelmatig werd met de pensioenfondsen onderhandeld. De vereniging stond aan de wieg van het *Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij*. Ook werden regelmatig gesprekken gevoerd bij de *Douane Invoerrechten en Accijnzen* over soepeler regelingen voor zeevarenden die na een vele maanden lange reis terugkwamen naar huis en die onder handen werden genomen door de zgn. "zwarte bende", terwijl gewone treinreizigers vanuit het buitenland nauwelijks werden gecontroleerd. Met de Belastingdienst werd gediscussieerd over fiscale faciliteiten voor zeevarenden, die meestal maar een paar maanden per jaar thuis waren. Een bekende zin over de kapitein in het Wetboek van Koophandel was: "Hij die het schip voert". Die zin riep bij vele opvarenden, maar vooral aan de wal weerstand op. In de jaren na de oprichting kon men zien dat "het voeren van het schip" door toenemende inspraak geleidelijk aan een historische betekenis ging krijgen. "Meedenken, meepraten en meebeslissen" werd het motto in de 60-er, 70-er en 80-er jaren. Het leven aan boord veranderde geleidelijk. Schepen werden groter, bemanningen kleiner. De functie van de kapitein werd ingewikkelder.

DE JAREN '50

In de 50-er jaren maakte de Nederlandse koopvaardij een flinke groei door. De koopvaardij werd aangevuld met schepen uit de Amerikaanse surplusvloot. De Nederlandse scheepsbouw kwam snel weer op gang. Dat had ook gevolgen voor het personeelsbeleid van de rederijen. Werden jongeren kort na de oorlog nog geadviseerd om ergens anders werk te gaan zoeken, nu werd het moeilijk om voldoende zeevarend personeel te vinden voor de sterk uitbreidende vloot. Reeds gepensioneerde kapiteins werden zelfs teruggeroepen om weer te gaan varen! Deze ontwikkeling had ook invloed op het ledenbestand van de Kapiteinsvereniging. Dat groeide snel. In november 1957 gaf de vereniging een brochure uit onder de titel: "*De scheepvaart in oorlogstijd*". Er werd rekening gehouden met een nucleaire aanval en vijandelijkheden vanuit het oosten. Lange tijd was er nauw contact met de staf van de Koninklijke Marine over *Handelsbescherming*

(beschermingsmaatregelen voor koopvaardijschepen) en inzet van schepen voor NAVO-doeleinden. Daartoe werden talloze richtlijnen opgezet en bekommerde de militaire *Naval Control of Shipping* zich over de veiligheid van de koopvaardij. Het nautisch onderwijs moest na de oorlogsjaren drastisch op de schop. De Kapiteinsvereniging diende een verzoek in om een plaats te krijgen in de commissie die het nautisch onderwijs zou gaan herzien, maar dat verzoek werd afgewezen. Desondanks stond het onderwerp in die jaren regelmatig op de agenda van de vereniging en kwam zij uiteindelijk met de volgende aanbevelingen: - De AS- en BS-opleidingen moesten worden gecombineerd tot één opleiding met een studietijd van respectievelijk twee en drie jaar; - aan het eind van de opleiding een examen onder toezicht van gecommitteerden en de mogelijkheid tot een herexamen; - een daaropvolgende vaartijd van 12 maanden als stuurmansleerling; -het bijhouden van een memoriaal, dat moest worden ingeleverd bij het opleidingsinstituut; - applicatiecursussen voor de Tweede en Eerste Rang. De vereniging oefende druk uit om toekomstige kapiteins praktijkstages te laten lopen in ziekenhuizen en bij brandweerkorpsen. Voortdurende bijscholing werd noodzaak.

Het bestuur van de Kapiteinsvereniging kwam met een aantal opmerkelijke voorstellen ten aanzien van het personeelsbeleid, met het doel om het sterke verloop van officieren te keren:

Bij inspecties, personeelsafdelingen en chefs aan boord werd de aandacht gevestigd op de gewijzigde omstandigheden sinds de Tweede Wereldoorlog. Niemand haalt zijn eigen positie omlaag wanneer hij een ondergeschikte uitlegt waarom iets niet kan of niet mag. Ook wordt een vriendelijke ontvangst van ondergeschikten en een goed humeur ten sterkste bepleit;

Er moet ernstig naar worden gestreefd dat tijdig verlof zal worden verleend en dat het verleende verlof niet wordt onderbroken. Kapiteins behoren niet minder verlof te krijgen dan de officieren;

In overleg met de regering moet een regeling komen, waarbij de studieduur voor een hogere rang wordt bekort;

Vóór vertrek van een schip vanuit Nederland moet worden bekendgemaakt, welke opvarenden zullen worden overgeplaatst naar een buitenlijn;

Er moet worden voorkomen dat in buitenlandse havens stuurlieden alleen maar het lossen en laden te zien krijgen en dat werktuigkundigen alleen maar "torn-toe" moeten maken. Er moet ook gelegenheid worden geboden om de wal op te gaan.

DE JAREN '60

In de 60-er jaren verdwenen geleidelijk de grote passagiersschepen. De oorzaak daarvan was de enorme toename van de civiele luchtvaart, die steeds meer passagiersvervoer overnamen. Na de onafhankelijkheidsverklaring van Nederlands-Indië viel na 1963 de Indiëvaart ook weg. In 1964 werden onze laatste twee Indiëvaarders, de *Oranje* en de *Willem Ruys* verkocht aan Achille Lauro in Napels.



ms Oranje



ms Willem Ruys

De Holland Amerika Lijn (HAL) en de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM) bleven echter nog vertrouwen houden in de vaart op Amerika, maar na enkele jaren moesten ook de lijndiensten daar het loodje leggen tegen de almaar goedkoper wordende vliegreizen en ging de HAL alleen verder met cruiseschepen. Ook de vrachtvaart veranderde. De schepen werden groter en geleidelijk werd overgegaan naar ge-unitiseerde lading (pallets, containers etc.). Al die veranderingen hadden invloed op het personeelsbestand aan boord. Door de schaalvergroting kwamen er grotere schepen, maar door voortschrijdende automatisering en efficiëntie nam het aantal bemanningsleden geleidelijk af.

DE JAREN '70

In 1970 deden zich grote veranderingen voor binnen het bestuur. Kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns, die eerder vice-voorzitter was en de vereniging had vertegenwoordigd bij het huwelijk van Prinses Margriet, werd nu voorzitter, bijgestaan door kapitein F.P.A. Jamin. Beide waren gepensioneerd bij de Stoomvaart maatschappij "Nederland". Zij richtten het "Nederlands Nautisch Instituut" op, naar voorbeeld van het Engelse "Nautical Institute". De 70-er jaren waren de jaren waarin voor de scheepvaartbedrijven de wet op de ondernemingsraden van kracht werd. Dat zou voor de Kapiteinsvereniging betekenen, dat zij met deze wet de mogelijkheid kreeg om via de ondernemingsraad de stem van de kapitein hoorbaar te maken. Toen bleek dat de Kapiteinsvereniging en de vakbond, de Federatie van Zeevarenden elkaar beconcurrerden, werd voor de Kapiteinsvereniging een aparte lijst samengesteld. In 1974 stond het bestuur van de vereniging aan de wieg van de *Internationale Federatie van Shipmasters' Associations* (IFSMA). De IFSMA kreeg als motto: "Unity for Safety" en haar doel was om de veiligheid op zee te bevorderen. Een Noor werd de eerste voorzitter en het vice-voorzitterschap werd vervuld door de voorzitter van onze Kapiteinsvereniging. In de 60-er en 70-er jaren hadden zich een aantal ernstige rampen op zee voorgedaan en men vroeg zich af of de oorzaak niet moest worden gezocht bij de bekwaamheid van de bemanning. Vooral aan boord van schepen onder zgn. "*Flags of Convenience*", in die tijd een sterk opkomend verschijnsel, liet het niveau van opleiding van de bemanning veel te wensen over. De IFSMA zag het als taak dit verschijnsel zoveel mogelijk in te dammen. Maar ook zag zij het als haar taak aandacht te besteden aan steeds drukker wordende vaarwegen, zoals b.v. de routing op de Noordzee en het Engels Kanaal. En dan kwam ook toenemende zeeroverij in Afrika en in Straat Malakka op. De IFSMA bracht dat binnen de *International Maritime Organization* onder de aandacht. Ook binnen de E.E.G. hield de IFSMA de vinger aan de pols op scheepvaartgebied en adviseerde zij, indien nodig. De IFSMA bleek te voorzien in de behoefte van kapiteins uit verschillende landen die onderling contact wensten over allerlei actuele zaken die de kapiteins zorgen baarden. Ook met het Nederlandse Directoraat-generaal voor de Scheepvaart onderhield de vereniging altijd nauw contact. Kapiteins van de vereniging adviseerden op het gebied van minimumeisen voor opleidingen, hetgeen uitmondde in de internationale overeenkomst "*The Standards of Training and Watchkeeping*". De *Loodswet*, die de kwalificaties en diplomering van Noordzeeloodsen regelde, werd aangepast. Leden van de vereniging die loods waren konden daarbij adviseren. Ook de afvalproblematiek en de olieverontreiniging op zee kwam aan de orde. Op het gebied van onderwijs werd door de vereniging een poging ondernomen om te komen tot eenheid van het studiemateriaal op de zeevaartscholen. Veel onderwijsinstituten maakten gebruik van gestencilde, door eigen leraren gepubliceerd lesmateriaal . Maar de vereniging slaagde er niet in om uniformiteit te bereiken. De 70-er jaren kenmerkten zich door sombere vooruitzichten voor de Nederlandse koopvaardijvloot. Veel schepen werden onder buitenlandse vlag gebracht, omdat rederijen er niet in slaagden fiscale faciliteiten van de overheid te krijgen. Daardoor werd exploitatie onder Nederlandse vlag te duur en kon Nederland niet meer concurreren met zgn. "goedkope-vlag landen". Maatschappijen moesten drastisch inkrimpen, hetgeen gevolgen had voor de zeevarenden. De drie grote rederijen: *Stoomvaartmaatschappij Nederland*, *Rotterdamse Lloyd* en *Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij* fuseerden

in 1970 tot Nedlloyd. Later kwamen de *Koninklijke Java-China Pakketvaart Lijnen* en de *Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij* daar nog bij. Bij de vijf maatschappijen heersten een verschillende cultuur en verschillende promotiekansen. Dat moest op één lijn komen. Bemanningslijsten werden in elkaar geschoven, hetgeen voor niet iedereen even gunstig uitpakte. Promoties stagneerden en er ontstond minder plaats voor aanstormend gezagvoerderstalent. Weliswaar werd de concurrentiepositie daardoor iets verbeterd, maar het was niet voldoende voor een *"equal level playing field"*. Het begrip *semi-geïntegreerde officier* (SGO) werd ingevoerd, officieren die zowel een nautische als technische opleiding hadden genoten. Met Nedlloyd Rederijdiensten moest flink worden onderhandeld over de positie van de kapitein. In 1979 kwam er enige verbetering, toen de regering subsidie ging verlenen bij nieuwbouw van schepen die onder Nederlandse vlag zouden gaan varen.

DE JAREN '80

In de 80-er jaren zag men, ten gevolge van automatisering en andere inzichten over management veel veranderen in bemanningssamenstelling aan boord. De in het vorige decennium ingezette SGO of ook wel Marof (Maritiem officier) zorgden voor samenvoeging van functies. Dat werd mogelijk gemaakt door toenemende automatisering aan boord. Bemanningskosten drukten zwaar op de exploitatiekosten van een schip. Die kosten kon een rederij drukken door de bemanningen in te krimpen. De veranderingen waren noodzakelijk om te kunnen blijven concurreren met lage-lonen landen en goedkope-vlag staten. Maar de veranderingen hadden invloed op de werkdruk aan boord, waardoor de gezagvoerder een toenemende taakuitbreiding kreeg. Naarmate het verkeer over zee toenam, moesten regels worden aangescherpt en wetgevingen worden uitgebreid. Ook dat maakte, dat de kapitein "bijna met het wetboek in de hand" zijn werk moest doen. Op het gebied van veiligheid (security) veranderde ook veel. Zeeroverij in Afrika nam toe en oorlogen in het Midden Oosten volgden elkaar op. De beide *Golfcrises* hadden grote invloed op de scheepvaart. Neutrale koopvaardij schepen werden slachtoffer van oorlogshandelingen. Veel Nederlandse schepen kwamen in de Perzische Golf. Niet alleen voor de olie, maar ook in verband met de enorme ontwikkeling van steden in de Golfstaten. Er werd flink gebouwd en vrijwel alles werd per schip aangevoerd, vaak als "prefab" modules. In 1988 nodigden de toenmalige ministers van Defensie (Van Eekelen) en Buitenlandse Zaken (Van den Broek) een delegatie van de Kapiteinsvereniging uit voor een onderhoud, dat 50 minuten zou duren. De vereniging onderhield nauw contact met het Bureau Koopvaardijzaken van de marinestaf over de ontwikkelingen in het Midden Oosten en kon de Koninklijke Marine met ervaringen van haar kapiteins van dienst zijn toen de eerste marineschepen vertrokken naar de Perzische Golf.

DE JAREN '90

De 90-er jaren nam de automatisering verder toe. Stukgoed maakte meer en meer plaats voor containervervoer. Scheepstonnage werd in rap tempo vernieuwd. Wetgevingen werden uitgebreid, de veiligheid langs de scheepvaartroutes werd bedreigd. Terrorisme stak de kop op. Er kwam toenemende aandacht voor safety en security.

Hoe het verder ging met de NVKK kunt u lezen in de hierna volgende artikelen door de kapiteins G. Gerritsen en A. van Binsbergen

DE NVKK EN HET KONINGSHUIS

(zie ook de foto's op blz. 40-42)

De Kapiteinsvereniging heeft altijd een goede band met het Koninklijk Huis onderhouden en in het bijzonder met het petekind van de Nederlandse koopvaardij, Prinses Margriet. In 1943 was kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns als lid aanwezig bij de doop van Prinses Margriet in Canada en op 10 januari 1967 was hij als voorzitter van de Kapiteinsvereniging getuige bij het huwelijk van Prinses Margriet en mr. Pieter van Vollenhoven in de Jacobskerk te Den Haag. *(zie foto op blz. 41)* Ook bij de doop van Prins Maurits op 10 september 1968 in de

Grote Kerk te Den Haag was de NVKK aanwezig. Vanaf 1943 verstuurde de Kapiteinsvereniging Prinses Margriet op 19 januari jaarlijks een felicitatietelegram. (zie foto op blz. 41) Ook was het vanaf 1944 gewoonte dat tijdens de jaarvergadering van de vereniging een telegram werd verstuurd aan de koningin. Dat telegram werd dan ten overstaan van alle aanwezige leden plechtig overhandigd aan de secretaresse, die zich vervolgens naar het postkantoor spoedde om het bericht te doen versturen. Rond 1958 schreef de toenmalig voorzitter: *"de vereniging van nederlandse koopvaardy kapiteins opgericht 1943 in jaarvergadering byeen willen op deze dag uiting geven aan de grote verknochtheid met uwer majesteits huis = voorzitter vergroesen"*.

Op 6 juni 1968 vierde de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins 1943 haar 25-jarig jubileum. Met die gelegenheid werd besloten om de naam te wijzigen in **Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart**. Aan Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden werd op 15 februari 1968 het verzoek gedaan om de vereniging voor de gelegenheid van haar 25-jarig bestaan het predikaat "Koninklijk" te verlenen. Het verzoek werd besloten met de woorden: *"Van Uwe Majesteit de zeer gehoorzame dienaren en getrouwe onderdanen"*.

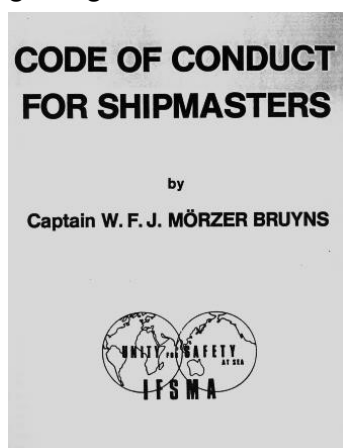
Op 7 mei 1968 werd helaas medegedeeld dat het Hare Majesteit de Koningin niet mogelijk was gebleken een gunstige beslissing te nemen, omdat de vereniging niet bleek te voldoen aan de voor het predikaat Koninklijk gestelde voorwaarden.

DE CONTACTEN EN OVERLEGFORA VAN DE NVKK

Veel is er al gezegd over de relatie tussen de NVKK en de overheid. Er is altijd veel contact geweest met de Nederlandse overheid en de laatste jaren ook met de "Haagse Politiek". De NVKK heeft altijd het standpunt gehuldigd dat onbekend onbemind maakt en dat zij met haar leden enorm veel kennis in huis heeft, waarmee zij andere instanties mee van dienst kan zijn. Ook de overheid. Tot haar vreugde bemerkte de NVKK dat gaandeweg het beeld dat aan de wal heerste over de kapitein, werd bijgesteld van "die baardige woesteling achter het teakhouten stuurwiel" in een moderne manager met een zeer complexe taak. Logisch was dat foute beeld overigens wel, want het werkterrein op de schepen, dat meestal begint in een afgelegen haven, waar de gewone burger geen toegang heeft, speelt zich af op volle zee, ver achter de horizon. Mede door de samenwerking met de Redersvereniging (KNRV, VNRK, KVNK), waren er veelvuldige contacten over zeer uiteenlopende onderwerpen, van vaarroutes tot windmolens, van belastingmaatregelen tot zeeroverij. Ook heeft altijd een kapitein zitting gehad in de Raad voor de Scheepvaart. Er werden nauwe contacten onderhouden met het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart, met het Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw, met het Koninklijk College Zeemanshoop, de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Vloot", de vakbonden, opleidingsinstituten, onderzoeksinstituten, de Koninklijke Marine en incidenteel met veel andere instanties die actief waren op zee. Sinds 2008 heeft de NVKK haar bijdrage geleverd aan de discussie over het al dan niet toestaan van gewapende private beveiligers op schepen onder Nederlandse vlag. De NVKK heeft altijd een uitgesproken mening gehad over deze vorm van bescherming en heeft die vele malen in dit blad uitgedragen. Voor de NVKK heeft altijd de veiligheid van bemanning, schip en lading (in die volgorde) de hoogste prioriteit. Maar daarnaast heeft de NVKK zich ingezet voor de positie van de kapitein die, juist door onbekendheid met zijn complexe functie, dreigde te worden vermalen tussen de toenemende wet- en regelgeving waarmee hij te maken heeft en in de toekomst te maken krijgt. Veel discussies met bewindslieden en Kamerleden heeft de NVKK in de afgelopen jaren gevoerd en bij vrijwel ieder Kameroverleg was de NVKK aanwezig. De NVKK prijst zich gelukkig, dat men nu ook "in Den Haag" wat duidelijker op het netvlies heeft, wat de complexe functie van de kapitein allemaal inhoudt. Zij hoopt dat het nieuwe wetsontwerp van de *Wet ter Bescherming Koopvaardij* hem, na goedkeuring, in de toekomst meer zekerheid zal geven over zijn rechtspositie. De vereniging heeft ook altijd buitenlandse contacten onderhouden. Zo is er steeds regelmatig contact met Engelse, Belgische, Zweedse en Duitse kapiteinsverenigingen en worden ervaringen uitgewisseld. Geregeld wordt deelgenomen aan conferenties en symposia.

PUBLICATIES VAN DE KAPITEINSVERENIGING

Eigen uitgaven van de vereniging zijn helaas beperkt gebleven. Naast de brochure *De scheepvaart in oorlogstijd* uit 1957 verscheen in 1960 het boekje *Handhaving van het gezag aan boord* door mr. A. Boosman, in samenwerking met het Koninklijk College Zeemanshoop in Amsterdam. Vanaf 1962 werd jaarlijks een *Jaarboekje* uitgegeven, in 1988 schreef kapitein T. de Graaf ter gelegenheid van het 45-jarig bestaan van de vereniging het boekje *Odyssee van een koopvaardijkapitein*, over zijn belevenissen tijdens de Tweede Wereldoorlog. In 1993 schreven de kapiteins C. Bruin, H.J. Brandenburg, G. Koedijk en D.C.M. van der Kroft ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan het boekje *Vijftig jaar kapiteinsvereniging*. Kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns schreef speciaal voor de kapiteins een gedragscode, de "Code of Conduct".



Het in 1962 ontstane plan om een jaarboekje uit te geven, bleek een dermate financiële druk uit te oefenen op de draagkracht van de vereniging dat al in 1970 werd besloten dit niet langer te continueren. In 1962 werd besloten zich aan te sluiten bij het blad *Ons Zeewezen* van de *Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot*. Daarmee kregen de leden via een collectief abonnement ook dat blad in huis. De vereniging verleende overigens ook volle medewerking aan artikelen in andere maritieme bladen. In 1964 verscheen een eigen verenigingsblad: *Mededelingen voor de Gezagvoerder*. Aanvankelijk een eenvoudig stenciltje, maar later kreeg dit steeds meer het uiterlijk van een volwaardig verenigingsblad. Kapitein van Wijnen was jarenlang, tot 2011 hoofdredacteur. In

2011 werd het blad aangepast aan de tijd en groeide het uit tot de vorm die het nu heeft. In 1970 werd het eerder uitgegeven boekwerk "*Het ontwijken van Tropische Orkanen*" bewerkt en uitgebreid met een set kaarten van gevaarlijke orkaangebieden. In 2011 gaf de NVKK het opnieuw uit, bewerkt door de heer L.W. Naudts, lid van de NVKK en docent aan het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam. Nu in het Engels vertaald en als boekwerk "*Evasion of Tropical Cyclones*". In 2013 verscheen het boekwerk "*Legal Handbook Shipmaster*", een leidraad door mr. dr. P.J.J. van der Kruit, juridisch adviseur van de NVKK. Voor alle wetgeving, waarmee iedere zeevarende, scheepseigenaar, scheepsoperator, maar in het bijzonder de kapitein te maken krijgt. Deze succesvolle uitgave werd al snel gevolgd door een Nederlandse versie in 2015. De derde druk – de jubileumuitgave – zal tijdens het symposium ter gelegenheid van het 75 jarig bestaan van de NVKK worden gepresenteerd.

COLLECTIE NVKK BIJ HET NIMH

Voor velen onbekend, maar op het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag bevindt zich een grote collectie van koopvaardij-archieven.



Allereerst het "*LOCK-archief*" waarin heel veel te vinden is over de koopvaardij te Londen in de jaren 1940-1945, de gehele collectie van de NVKK is daar ondergebracht waar u alle hierboven beschreven geschiedenis tot in detail kunt raadplegen.

Klein deel van het "LOCK-archief" (foto NIMH)

Ook is bij het NIMH de omvangrijke collectie "Koopvaardijzaken" ondergebracht, over de interactie tussen de Koninklijke Marine en de

koopvaardij in de afgelopen decennia, met o.a. details over de beschermingsmaatregelen tijdens de "Koude Oorlog", het opkomend terrorisme en boarding van koopvaardij schepen door de Koninklijke Marine, de beide "Golfcrises", maatregelen tegen zeeroverij. En tenslotte een omvangrijke database "Handelsbescherming" met scheepstekeningen, bewapeningsplannen en beschrijvingen van schepen in de jaren, vlak na de Tweede Wereldoorlog (deze laatste collectie is op dit moment nog in bewerking). En regelmatig worden deze collecties aangevuld.



Velen hebben de weg naar het NIMH al gevonden. Voor velen is het echter nog onbekend. Begrijpelijk, want "Militaire Historie" doet niet meteen denken aan "Koopvaardij". Toch is een bezoek aan de website en misschien daaropvolgend een bezoek aan de locatie om meer documenten daadwerkelijk in te zien, aan te bevelen.

Studiezaal in het NIMH (foto NIMH)

H.A. L'Honoré Naber
Bestuurslid NVKK

Bovenstaand artikel beoogt niet volledig te zijn. Het is slechts een vogelvlucht door de geschiedenis van de "Vereeniging van Nederlandsche Koopvaardijkapiteins, opgericht 1943", de "Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart" en de "Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij", vanaf de aanleiding tot het ontstaan tot nu, hieronder aangevuld met de artikelen van de kapiteins G. Gerritse, A. van Binsbergen, C. Herfst, D. van Dijk en F. van Wijnen.

Bronnen: NIMH, *Vijftig jaar Kapiteinsvereniging*, KWL Bezemer: *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*.

Zoeken en vinden:

NIMH algemeen:

<https://www.rijksoverheid.nl/contact/contactgids/nederlands-instituut-voor-militaire-historie-nimh>

Archieven.nl, zoeken:

<https://www.archieven.nl/nl/zoeken>

Collectie Londens Archief: (LOCK)

www.archieven.nl - 159 Londense Collectie Koopvaardij

Collectie NVKK:

www.archieven.nl - 169 NVKK

Collectie Koopvaardijzaken:

www.archieven.nl - 174 KOZA





Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen, omdat na het mijlenwerk op zee, het centimeterwerk in de haven volgt. Ja, de laatste 200 meter van een reis zijn vaak hachelijker dan 5000 mijl op zee. Want hoe loodst je een schip met een lengte van meer dan 300 meter veilig door een complex en druk

bevaren havengebied? Hoe manoeuvreer je in dichte mist of bij windkracht 7? Alleen een registerloods heeft hier de juiste kennis en ervaring voor. De registerloods adviseert de kapitein over de te voeren navigatie. Meer weten over het Loodswezen?

Kijk op www.loodsworden.nl

Herinneringen van een oud-voorzitter (1997-2004)



Enige jaren na de vorige mijlpaal, "50 jaar NVKK", werd ik in 1996 verzocht het voorzitterschap van de NVKK op me te nemen. Kapitein J. (Jan) de Jager zou, na een voorzitterschap van ruim 10 jaar gaan aftreden. Het was bekend in het maritieme circuit dat ik eind 1996, vanuit een buitenlandse tewerkstelling, met pensioen zou gaan. Toen bleek dat ik bereid was deze taak op me te nemen zou kapitein J. (Jacques) Aldewereld als interim-voorzitter de taak van Jan de Jager overnemen. Eind 1996 begon ik me in de verantwoordelijkheden te verdiepen en tijdens de ALV, voorjaar 1997, werd mijn voorzitterschap goedgekeurd.

Ons kantoor was toen gevestigd in enige kamers van het gebouw van Koninklijke Scheepsagentuur Dirkzwager en Dirkzwager's Overzee Loodsdienst te Maasluis aan de Govert van Wijnkade. Dit na een periode van 16 jaar kantoor in enige kamers van het majestueuze voormalig woonhuis van de familie Ruys aan het Koningin Emmaplein te Rotterdam.

De eerste grote interne taken die op me af kwamen waren het overwegen van een fusie met de toenmalige Vereniging van Scheepswerktuigkundigen en zoeken naar een nieuw kantoor. Dirkzwager had de accommodatie nodig als gevolg van uitbreiding van hun activiteiten. Na een zoektocht in Rotterdam vonden wij kantoorruimte in een verdieping van het Loge gebouw van de Vrijmetselarij aan de Delftsestraat vlakbij het Hofplein. Een vertegenwoordiging van de Belgische spoorwegen en een kappersopleiding hadden deze accommodatie net verlaten. De accommodatie was zeer geschikt, we konden er zelfs de reguliere ledenvergaderingen houden evenals in ons huidige kantoor. We zouden voor enorme kosten komen voor aanschaf van nieuw kantoor meubilair. Koninklijke Dirkzwager kwam ons te hulp. Zij sponsorden ons door al het meubilair (inclusief archiefkasten), dat we in hun kantoor in gebruik hadden, te schenken. Voordat we gingen verhuizen hadden we ons papieren archief al behoorlijk uitgedund. Samen met toenmalig vice-voorzitter, kapitein Hans van Hanja, vulden we een enorme container met oud papier.

Het onderzoek naar de haalbaarheid van de voorgestelde fusie was nog een omvangrijkere taak. Zelf uit een cultuur komend van geïntegreerd varen (Shell Tankers), stond ik hier niet negatief tegenover. Binnen de NVKK lag dit op dat moment toch gevoelig. Na een uitgebreide opiniepeiling bleek dat een mogelijke fusie een ongunstige invloed zou hebben op ons ledenbestand. Wel kon de meerderheid van de leden zich vinden in een nauw samenwerkingsverband. Dit met groot succes, mag ik wel zeggen, vooral omdat we meer vuist konden maken bij belangrijke politieke kwesties in ons beider belang.

De interne organisatie van de NVKK werd aangepast. Het mag nu gek klinken, maar men stond nog in de kinderschoenen van het wereldwijde elektronische netwerk. We konden niet meer terugvallen op faciliteiten van onze "huisbaas" Dirkzwager. Er werd besloten een eenvoudige ISDN telefoon installatie aan te schaffen voor gescheiden telefoon en telex verkeer. We selecteerden een provider en vanaf die tijd kwam ons huidige e-mailadres in gebruik. De eerste stappen werden gezet van een volledig bemand, "papieren" kantoor naar een onbemand "elektronisch" kantoor. We zagen de Nederlandse Koopvaardij vloot inkrimpen en daar mee ook het ledenbestand van de NVKK. We ontkwamen niet aan intensieve kostenbesparingen. De externe activiteiten van de NVKK werden uitgebreid en verstevigd. We waren vertegenwoordigd in een 30-tal verenigingen, werkgroepen,

stichtingen en organisaties, nationaal zowel als internationaal. Internationaal de I.F.S.M.A (International Federation of Shipmasters' Associations). Wetenswaardig is dat deze organisatie werd opgericht in 1974 te Rotterdam met een belangrijke bijdrage van één van mijn voorgangers, kapitein Mörzer Bruyns. In Europees verband was, nauwelijks 2 jaar vóór mijn aantreden, CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations) opgericht in nauwe samenwerking met onze Belgische zusteronderneming (BESMA). In beide organisaties heeft onze toenmalige vice-voorzitter, kapitein Van Wijnen, een belangrijke rol gespeeld. Vooral belangrijk om de EU kapiteins te vertegenwoordigen in de Europese Commissie en hun mening te laten horen in het Europese Parlement en ons te bemoeien met Europese regel- en wetgeving.

Dichter bij huis, nationaal dus, haast te veel om op te noemen. Ik zal me beperken tot een greep uit de NVKK activiteiten, alles in het belang en ondersteuning van de Nederlandse Kapitein of zijn wettelijke plaatsvervanger. We konden onze mening uitdragen en ondersteuning geven op het gebied van de Maritieme opleidingen in heel Nederland. In het bijzonder de maritieme opleidingen in Rotterdam en Amsterdam. Bij het STC (Scheepvaart en Transport College) te Rotterdam, hadden we zitting in het bedrijfstak college. Door zitting te hebben in het Stichtingsbestuur van het Ouderkerkfonds (OKF) ondersteunden we aanvankelijk de KvdZ te Amsterdam en later, na sluiting van dit instituut de maritieme opleiding aan de Hogeschool van Amsterdam. Het OKF werd in 1985 opgericht op initiatief van en met een aanzienlijk startkapitaal van kapitein Herman Ouderkerk (Ex-Rotterdamse Lloyd). Traditioneel en statutair hadden in het OKF bestuur zitting 2 oud-Kweekelingen, de voorzitter van de NVKK en een directielid van de Koninklijke Redersvereniging, de KVRN.

Piraterij had zich geleidelijk uitgebreid van de tradionele gebieden in het Verre Oosten tot een wereldwijd probleem. We hebben altijd onze mening laten horen bij de Politiek en de Ministeries.

Door onze vertegenwoordiging in diverse werkgroepen van Verkeer & Waterstaat konden we onze mening en adviezen geven op het gebied van verkeersscheidingssystemen en nieuwe ontwikkelingen, zoals b.v. windmolen parken op zee.

De gepensioneerde kapiteins konden we ondersteunen door zitting te hebben in het bestuur van de Stichting BPFK (Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij) en de deelnemersraad van dat Fonds.

Een zeer gevoelige zaak ontwikkelde zich, afstand doen van de Nationaliteitseis van de kapiteins op Nederlandse schepen. In deze zaak werkten we nauw samen met de Vereniging van Scheepswerktuigkundigen, vooral met hun secretaris dhr Frank Vergroesen. We hadden veel besprekingen met vaste Kamercommissies en zelfs met de Minister.

In 1999 werd onder voorzitterschap van prof. Mr. Pieter van Vollenhoven de Raad voor de Transportveiligheid opgericht (de voorloper van de huidige Onderzoeksraad voor de veiligheid). Hiermee kwam het wel of niet voortbestaan van ons Tuchtrect door de Raad voor de Scheepvaart aan de orde. Alle registers werden open getrokken bij de vaste commissies van de Tweede Kamer, de Minister, samenwerking met de Raad voor de Scheepvaart. Er was veel ondersteuning van Koninklijke Vereniging "Onze Vloot", waarin we vertegenwoordigd waren. Dit beperkte zich niet alleen tot de bijeenkomsten van "Onze Vloot", we bezochten zelfs op zijn privéadres in Purmerend, één van de leden, oud-notaris mr. Schlette, die zich had verdiept in deze materie. Met hem werd de strategie besproken hoe we met deze materie het best konden omgaan. Later zou blijken dat naast de Veiligheidsraad het tuchtrect en de Raad voor de Scheepvaart werden behouden.

Rest mij nog te vermelden het “innige” contact, in die tijd, met de VKV (Vereniging van Kapiteinsvrouwen) met wie we onze traditionele en druk bezochte Nieuwjaars bijeenkomsten organiseerden.

Graag wil ik besluiten onze NVKK te feliciteren met het 75-jarig bestaan, een succesvol voortbestaan toe wensen in de maritieme wereld met net boven de kim gekomen: “het Eeuwfeest”.

Ger Gerritse
Oud-voorzitter



Een terugblik over de periode april 2003 tot april 2015



In de periode van 2003 tot 2015 heeft de NVKK de weg voortgezet naar het moderniseren van de vereniging. Uiteindelijk resulterend in een actief opererend instituut met nationale en internationale bekendheid met een digitaal kantoor en klaar voor de 21^e eeuw. De NVKK is en was actief in vele overleg fora met de overheid, onderwijs en de maritieme sector. Het was en is van groot belang dat de NVKK vertegenwoordigd is in deze overlegstructuren. De activiteiten die het meest in het oog springen in het licht van het belang voor de kapitein en die het meeste beslag gelegd hebben op de capaciteiten en tijd in de vereniging waren de windparken op zee en het piraterij dossier. Een mijlpaal was de uitgave van het Juridische Handboek voor de kapitein. Het was en is voor de NVKK

van het grootste belang dat externe partijen, zich bewust zijn van de positie van de kapitein, de veiligheid aan boord en de vele verantwoordelijkheden die met deze fantastische functie gepaard gaan.

Windparken op zee

In 2004 raakte de NVKK betrokken bij de geplande locaties van windparken op zee. Het was verrassend te ervaren dat er van overheidswege onvoldoende aandacht bleek voor de nautische consequenties die ondoordachte locaties van windparken op zee zouden hebben. De bereikbaarheid van de Nederlandse havens, de borging van veilige ankerplaatsen en de veiligheid van de scheepvaart in zijn algemeenheid kwamen daarbij in het geding. De partijen die reeds betrokken waren bij het ontwerp van de nieuwe aanloop van Rotterdam, waaronder de NVKK, werden georganiseerd in de *Scheepvaart Adviesgroep Noordzee* (SAN) en kwamen met een gezamenlijke nautische visie die uitmondde in een voorstel. Dat voorstel, dat was gebaseerd op 2 mijl afstand tussen scheepvaart routes en ankergebieden enerzijds en windparken anderzijds, werd ingediend bij de IMO en door hen geaccepteerd. In september 2013 werden door de Directeur Maritieme Zaken van het Ministerie van I&M, mevrouw Brigit Gijsbers de richtlijnen vastgesteld, waarbij alle uitgangspunten van de nautische sector werden overgenomen. Het zogenaamde “*Afwegingskader*” was een feit. Dit afwegingskader kwam overeen met het allereerste voorstel van de SAN in 2008.

Piraterij

Het piraterijdossier heeft zwaar gedrukt op de capaciteit en tijd van de NVKK. De veiligheid voor schip, lading en opvarenden heeft altijd de grootste prioriteit voor de NVKK gehad. Onze eerste contact op dit dossier was in 2006 met mevrouw Ineke Dezentjé Hamming van

de VVD, waar we onze zorgen hebben uitgesproken over de toename van piraterij-incidenten. In de daarop volgende jaren escaleerden de aanvallen op schepen. Met name in het *Somalia Basin* met een piek in 2008 en 2009. De Nederlandse overheid heeft steeds op het standpunt gestaan, dat gewapende beveiliging van schepen onder Nederlandse vlag door een militair VPD (Vessel Protection Detachment) moest gebeuren. De zwaarmacht moest bij de Nederlandse overheid blijven. In deze periode kwam de discussie op over het toestaan van bescherming van Nederlandse schepen door gewapende private beveiligers. De NVKK was hier geen voorstander van, omdat de positie van de kapitein in de hele discussie onderbelicht bleef. Onze mening over dit onderwerp hebben we kort en bondig uitgedragen in onze contacten met de overheid en andere partijen, maar ook in de media. Vanaf 2013 gaven de verantwoordelijke ministers aan, dat niet in alle gevallen kon worden voldaan aan de beschermingsbehoefte van de reders. Door de inspanningen van de NVKK werd het de "Haagse politiek" duidelijk dat de positie van de kapitein goed geregeld moest worden indien gewapende private beveiliging ingezet zou worden. De kapitein mocht geen speelbal worden van juridisch getouwtrek, zoals we op ander maritiem gebied vele malen hebben kunnen zien.

Op 26 september 2016 legden de Kamerleden Ten Broeke en Van Helvert het initiatiefvoorstel van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) voor aan de Raad van State voor advies. Het wetsvoorstel moet regelen dat Nederlandse koopvaardij schepen bij passage van piraterijgevaarlijke zeegebieden beter beschermd worden. Hiermee kunnen koopvaardij schepen die in het Nederlandse scheepsregister zijn ingeschreven, wanneer geen militaire bescherming (Vessel Protection Detachment (VPD)) mogelijk is, gebruik maken van gewapende particuliere maritieme beveiligers.

Het wetsvoorstel regelt o.a. :

- De borging van de kwaliteit van beveiligingsbedrijven en hun beveiligers (certificering, vergunningverlening en toezicht);
- het voorwaardelijk toepassen door de reder en kapitein van alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen;
- de bevoegdheid van particuliere maritieme beveiligers om onder bijzondere omstandigheden wapens te gebruiken en geweld aan te wenden ;
- de aanvraag en toestemming voor de beveiliging van transporten.

De NVKK heeft zich achter dit initiatief wetsvoorstel geschaard nadat bleek, dat de overheid heeft aangegeven dat niet in alle gevallen beveiliging van overheidswege mogelijk zou zijn en nadat geconstateerd is, dat in dit wetsvoorstel rekening is gehouden met de gecompliceerde positie van de kapitein. Op het moment van schrijven ligt het voorstel ter behandeling voor in de 2^e Kamer.

Juridisch Handboek voor de kapitein

In 1960 gaf de NVKK haar eerste juridisch handboek uit, onder de naam "*Handhaving van het gezag aan boord van Koopvaardij schepen*". Dit boek had als doel om de kapitein meer inzicht te geven in de wettelijke middelen die hem ter beschikking stonden bij het handhaven van zijn gezag aan boord.

Aangezien de scheepvaart meer en meer juridificeert en positie van de kapitein juridisch steeds complexer wordt, bleek er behoefte te ontstaan voor een duidelijk en eenvoudig juridisch handboek voor de kapitein. Met behulp daarvan zou de kapitein snel en duidelijk bepaalde juridische zaken moeten kunnen oplossen aan boord van zijn schip. Omdat er tegenwoordig veel buitenlandse kapiteins op Nederlandse schepen varen werd de eerste versie van het nieuwe handboek uitgebracht in de Engelse taal. Dat was in 2013. Alle schepen onder Nederlandse vlag kregen drie exemplaren toegestuurd. Het handboek voorzorg duidelijk in een behoefte. Later werd geconstateerd dat er ook vraag was naar een Nederlandstalige uitgave. Ook voor gebruik in het Nederlandse zeevaartonderwijs. Jonge zeevarenden komen al vroeg in aanraking met juridische vraagstukken. De nu opgedane kennis kunnen ze later weer gebruiken in toekomstige functies, ook als kapitein. De

Nederlandstalige uitgave vindt grote aftrek. Daarom is besloten een vierde druk het licht te doen zien: de nieuwe jubileumuitgave.

Rest mij te constateren dat:

- De NVKK een actieve, moderne, goed bereikbare vereniging is die de kapitein op Nederlandse schepen in zijn functie ondersteunt;
- zij een gedegen en onderbouwde mening heeft over onderwerpen, dat zij die mening gevraagd en ongevraagd uitdraagt en zorgt dat zij gehoord wordt;
- zij andere opvattingen altijd respecteert;
- zij zoekt naar dat wat verbindt en niet naar dat wat verdeelt;
- zij onafhankelijk is;
- zij haar praktische expertise, waar mogelijk, ter beschikking stelt en alles zal inzetten om Nederland als maritieme natie te promoten;
- zij er alles aan zal doen om de veiligheid aan boord en op zee te bevorderen en in het bijzonder om de belangen van de Nederlandse kapitein te behartigen.
- zij daarmee haar plaats heeft in de maritieme sector

Alex van Binsbergen
Oud-voorzitter



75 Jaar paaltjes pikken

Een aantal jaren geleden was het middagbestek één van de belangrijkste evenementen van de dag. De kapitein was met zijn bemanning op pad en de marconist wisselde een paar telegrammen uit, vaak met Scheveningen Radio. Communicatie was duur en de kapitein was goed geïnstrueerd. Daardoor wist de kapitein wat hij en zijn bemanning moesten doen. Nu is dat wel anders, e-mail en dataverkeer hebben hun intrede gedaan en de kapitein is een onderdeel van een proces geworden. Het schip wordt dagelijks aangestuurd door de wal. De bemanning moet via de kapitein de op de wal bijgestelde orders uitvoering geven. Dit proces heeft de kapitein in een bijzondere positie gebracht. Hij is nog steeds volledig verantwoordelijk voor bijna alles wat er in zijn omgeving gebeurt, net als in de tijd van het telegram. Ook is hij intussen de dienstbare manager geworden, die het elektronische contact aan de wal van hem vereist te zijn. Er zijn ook steeds meer mensen aan de wal die een mening hebben over de kapitein zoals: bevrachters, VTS-operators,

leveranciers, agenten, autoriteiten, de media, de investeerders en de eigenaren van het schip. De kapitein moet soms ook nog kunnen dansen als dat een *"trick of the trade"* mocht zijn. Waar vind je zo iemand? Op dat gebied wordt er weinig aan opleiding gedaan. De stuurlieden krijgen volgens mij nog steeds weinig kapiteinstraining. Ze worden na hun promotie in het diepe gegooid en moeten zich zien te redden. Wellicht wordt alles nog interessanter als we stap voor stap richting het onbemande schip gaan. Waarschijnlijk



wordt het eerst een beperkt of weinig bemand schip. De functie van gezagvoerder zal eerst nog wel een tijd blijven bestaan, al is het alleen maar om de mensen aan de wal die het schip aansturen uit de "verantwoordelijke" wind te houden. De mensen aan boord blijven het goedkoopste onderhoudspersoneel wat er is. Zeker als ze de status van onderhoudsmonteur kunnen krijgen en niet langer een dure maritieme specialist hoeven te zijn. Als in de ontwikkeling van een volledige autonoom varende schip net zoveel geld moet worden geïnvesteerd als in de ontwikkeling van een vliegtuig, dan is daar eerst niet veel mee te verdienen, tenzij er beschermde vrachttarieven komen. De kapitein heeft ook mooie en overdreven onhandige dingen voorbij zien komen in de afgelopen jaren. De papiervrije revolutie heeft niets opgeleverd. De hoeveelheid administratie is volgens mij verdubbeld sinds 1988. Dit komt gedeeltelijk doordat veel havens alleen genoeg nemen met hun eigen formulieren en aanmeldingsprocedures. Het Kielerkanaal, Hamburg, Antwerpen, Tilbury... , ze willen het allemaal anders. Deze havens kunnen binnen een paar dagen voorbij komen. De documenten moeten vaak 24 uur of soms nog eerder van tevoren worden aangeboden. Dan is er nog de dwingende druk van interne onderhoudsprogramma's waar je letterlijk al je vrije tijd in kwijt kan. Het mooie van het automatische rusturenprogramma is dat je soms tot de ontdekking komt dat je veel langer mag werken dan je zelf gedacht had. Een flink gedeelte van de Nederlandse vloot vaart op dit moment met Russische kapiteins. Mensen die vaak uitstekend hun vak verstaan en helemaal niet voor een habbekrats hoeven te werken. Maar als het Britse Ministerie van Buitenlandse Zaken bekend maakt dat Rusland in staat is om een groot gedeelte van onze digitale infrastructuur lam te leggen, dan kunnen we ons misschien wel eens afvragen of we met de commandovoering op onze schepen op de goede weg zijn. De buitenlandse niet-Europese collega's genieten nog weinig juridische bescherming, zowel binnen als buiten Europa. In de meeste gevallen gaan ze van het ene naar andere drie- tot zes maandencontract en functioneren ze als zzp-er. Ik heb ook de indruk dat de vakbeweging zich niet écht wil inspannen voor niet-Europeanen aan boord van de schepen. Wellicht ben ik een roepende in de woestijn, maar voor de NVKK zijn deze buitenlandse collega's een braakliggend terrein en zouden we hier wat publiciteit tegen aan kunnen gooien.

Laten we het prachtige jubileum samen vieren en nog jaren doorgaan!

Constant Herfst
Varend-commissaris



Dagelijks Bestuur

Inleiding

Toen bekend werd dat er een speciale uitgave zou komen van ons verenigingsblad, in verband met ons 75 jaar jubileum, leek dat mij een goede gelegenheid om de schijnwerper eens op het dagelijks bestuur te zetten. Dit deel van het bestuur is, denk ik, wat meer "vanzelfsprekend" en daarom misschien wat minder bekend. In feite is het het uitvoerend orgaan van onze vereniging. Het dagelijks bestuur wordt uit het bestuur samengesteld, maar is onderdeel van het gehele bestuur. Het dagelijks bestuur bestaat, zoals u wellicht weet uit de voorzitter, vice-voorzitter, secretaris en penningmeester. Qua samenstelling zijn op dit moment twee leden actief varende kapiteins en de andere twee zijn gepensioneerd. Met andere woorden: het profiel is een weerspiegeling van de leden van onze vereniging. Hiermee wordt ook voldaan aan de doelstelling van onze vereniging om de varende kapitein te ondersteunen. Actuele kennis wordt ingebracht door deze varende dagelijks

bestuursleden. Immers zij zijn “de ogen en de oren” van het dagelijks bestuur. Het bestuur stelt, na overleg met de leden, het beleid van de vereniging vast en controleert het dagelijks bestuur op de uitvoering hiervan. Het bestuur accordeert de voorgestelde concept-begroting voor het lopende jaar en fiatteert deze, na discussie, voor het de ALV. Varende commissarissen vormen een integraal onderdeel van het bestuur en hebben stemrecht op de bestuursvergaderingen. Door de tijd is de communicatie en vergaderfrequentie van de NVKK aangepast aan het digitale tijdperk. Door middel van e-mail, Whatsapp en Skype wordt onderling overleg gepleegd, waar ter wereld men zich ook bevindt.

Korte terugblik.

Mijn ervaring in het dagelijks bestuur begon in 2004, toen ik gevraagd werd om toe te treden als secretaris/penningmeester. Er was net hiervoor een wezenlijke transitie gemaakt, waarbij de secretaresse-positie werd opgeheven. Het werk wat zij voorheen deed werd overgeheveld naar de secretaris/penningmeester. Mede omdat ik nog geen ervaring had met vooral de boekhoudkundige taken en omdat het de gedachte was dat de taak te veel zou zijn voor één persoon, werd de boekhoudkundige taak uitbesteed aan een administratief bureau. Het kantoor van de NVKK was in die tijd gevestigd op de Delftsestraat in Rotterdam, in het gebouw van de Vrijmetselaarsloge. Een statig maar somber gebouw waar, door de ligging, nooit de zon naar binnen scheen. Onze ruimte had een secretaressekamer annex bestuurskamer en een kleine kitchenette. Ook was er een vergaderzaal, die wij mochten gebruiken bij ledenvergaderingen. De ledenvergaderingen (5 stuks per jaar) werden in Rotterdam en alternatief in Amsterdam (bij het Koninklijke College Zeemanshoop, toen gevestigd aan de Nieuwezijds Voorburgwal) gehouden. De ALV vond plaats in Hotel Breukelen. Nu houden wij de ALV's bij het Koninklijke College Zeemanshoop op het Muntplein in Amsterdam.

Terug naar de Delftsestraat. Dit gebouw was elektronisch beveiligd door een alarmsysteem, welke men bij binnenkomst snel moest deactiveren. De ruimte waarin dit moest gebeuren was niet verlicht, hetgeen vaak leidde tot het verkeerd intikken van de code. Het gevolg laat zich raden. Spoedig verscheen de conciërge, al dan niet volledig gekleed (overjas over zijn pyjama), want hij werkte 's avonds laat als er een bijeenkomst was in de loge. Er was nooit een hartelijk woord in zo'n geval.

Alle administratieve werkzaamheden werden toen nog “met de hand gedaan”, zoals stamkaarten invullen voor de ledenadministratie, financiële zaken d.m.v. journaal en grootboek, netjes met inkt ingevuld. Elk jaar werden ook alle acceptgiro's (toen over de 500 stuks) vooraf handmatig voorbereid, voordat ze naar de leden werden gestuurd. Hierbij was het hele dagelijkse bestuur betrokken. De ledenadministratie werd uitgevoerd op één zeer gedateerde Window 95 “stand alone” PC welke door alle dagelijks bestuursleden werd gebruikt. Een dot-matrix-printer, een kopieermachine en fax maakte het gehele bureau compleet. E-mails kwamen nog binnen via een traag telefoonmodem.

Het kantoor werd m.u.v. de weekenden door minimaal één van de dagelijks-bestuursleden bezet. De taak was: telefonisch bereikbaar zijn en het doornemen, beantwoorden en ook nog inboeken van de ontvangen post. Overigens was dit altijd het eerste wat men doornam, als men binnenkwam. Ik vermoed dat men als eerste de uitnodigingen selecteerde, maar dat kan ook een verkeerd beeld van mijzelf zijn.

In 2006 werd ons verteld dat de Loge een andere bestemming had gevonden en dat men in 2007 het gebouw in de Delftsestraat zou gaan verlaten. De conciërge kwam mij dat met een grote grijns en zeer veel genoegen meedelen. Ik vermoed dat hij blij was dat hij van ons af zou zijn na al die vals-alarm meldingen. Maar dit hield in dat ook onze vereniging een nieuw onderkomen moest gaan zoeken. Veel opties zijn toen de revue gepasseerd, o.a. het ss “Rotterdam”, maar financieel was dit niet zo aantrekkelijk.

De beste optie bood de Koninklijke Vereniging van Marine Officieren (KVMO) aan de Wassenaarseweg in Den Haag ons. Dit had een paar voordelen: de locatie was gemakkelijk

bereikbaar met openbaar vervoer, de huurkosten waren redelijk en de zon kon hier naar binnen schijnen. Maar in de zomer bereikte het kantoor, waarvan de ramen op de zuidkant waren bijna tropische temperaturen. De ramen konden niet open en er was geen airconditioning. Wellicht had dat alles te maken met de relatief voordelige huur.

Het belangrijkste voordeel was echter wel, dat we nu onder één dak zaten met gelijkgestemden: de KVMO, waarmee we regelmatig van gedachten konden wisselen over zaken, waar je anders niet zo aan toekwam. Dus het was al met al een grote vooruitgang.

De verhuizing van de Delftsestraat naar de Wassenaarseweg werd uit kostenbesparend oogpunt door drie leden van het dagelijks bestuur onder eigen regie uitgevoerd. Onder leiding van onze voorzitter die zelf de verhuishwagen reed werd alles ingepakt, drie trappen naar beneden gedragen en in de verhuisauto geplaatst. Na wat verkeer te zijn gereden (geen Tom-Tom in de verhuishwagen), arriveerden we op de juiste locatie. Hier begon het gesjouw weer, maar dan in omgekeerde richting waarbij weer een hindernis van drie trappen met alle dozen moest worden genomen. Het dagelijks bestuur (allen 60+ ers) was na de eerste verhuishwagen meer niet zo energiek en besloten werd om het resterende werk maar op een later tijdstip af te maken. Na een paar jaar werd de behoefte om dagelijks aanwezig te zijn op het kantoor geëvalueerd en er werd besloten dat een dag per week om de post door te nemen voldoende zou zijn. Internet fungeerde volop en de telefoon kon inmiddels worden doorgezet naar een van onze dagelijks bestuursleden thuis. Fax werd bijna niet meer gebruikt en als die bijstond dan liep vaak het papier tijdens ontvangst vast en werd het binnenkomend bericht gecondenseerd tot een dikke drukregel. In 2010 werd besloten uit kosten overweging het kantoor niet langer aan te houden en over te gaan op een virtueel kantoor. Na rijp beraad met de voorzitter van de KVMO werd besloten de Wassenaarseweg wel als vestigingsplaats aan te houden. De vergaderfrequentie van de ledenvergaderingen werd na een evaluatie teruggebracht naar drie per jaar (inclusief de ALV) en de bestuursvergaderingen bleven op twee keer per jaar. Het dagelijks bestuur vergadert nu bijna maandelijks, maar tussendoor is er bijna dagelijks onderling contact via e-mail, Whatsapp of Skype.

Vorig jaar heeft de ALV er mee ingestemd om de ledenvergaderingen te reduceren tot één keer per jaar, de ALV. De bestuursvergaderingen en sommige dagelijks bestuur vergaderingen vinden nog steeds plaats op de Wassenaarseweg.

D.J. van Dijk
Lid Dagelijks Bestuur



NVKK INTERNATIONAAL

Zeevarende is een internationaal beroep. Dat geldt zeker ook voor kapiteins. Dit is een van de redenen dat de NVKK betrokken raakte bij de oprichting van de International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA). Deze werd in 1974 in Londen opgericht door acht nationale kapiteinsverenigingen. Het zou een non-profit, niet politieke organisatie worden. De nieuwe federatie beoogde invloed te kunnen



uitoefenen op de activiteiten van de International Maritime Organisation, (IMO), eveneens in Londen gevestigd. De IMO zet zich sinds

1948 in voor de veiligheid van de scheepvaart en dus ook voor de zeevarenden. IFSMA zou tot doel hebben hier invloed op te kunnen uitoefenen vanuit het perspectief van de kapitein. Bovendien zou het de verstandhouding en de relaties van kapiteins internationaal onderling bevorderen. Groot voorstander van dit initiatief was de toenmalige vice voorzitter van de NVKK, Kapitein W.(Willem)F.J. Mörzer Bruyns.

Met het hoofdkantoor, gelegen in de nabijheid van de IMO, lukte het IFSMA om de gewenste raadgevende status van Non Governmental Organisation (NGO) bij de IMO te verkrijgen in 1975. Op deze wijze was de organisatie in staat om de zienswijze en de belangen van de zeevarende kapiteins internationaal te vertegenwoordigen. Om IFSMA daadwerkelijk te laten functioneren, werd



de organisatie vertegenwoordigd door een algemeen secretaris en een team van vertegenwoordigers van aangesloten verenigingen die bijeenkomsten van de belangrijkste werkgroepen bijwoonden, waaronder de belangrijke Maritime Safety Committee (MSC). Dit geldt ook voor de negen sub-commissies, bestuurs- en algemene vergaderingen. In 1993 kwam IFSMA op de lijst van de International Labour Office (ILO) als NGO.



Ondanks het feit dat IFSMA als NGO geen beslissingsbevoegdheid bezit, heeft de federatie wel een naam betreffende het indienen van belangrijke en relevante aandachtspunten over verschillende onderwerpen bij commissies en sub-commissies van de IMO. Deze resulteren dikwijls in belangrijke debatten die leiden tot MSC circulaires and verbeteringen in verschillende maritieme vraagstukken. IFSMA is een sterk voorstander van de IMO in haar pogingen de scheepvaart veiliger te maken en het mariene milieu te beschermen. Iedere aangesloten vereniging heeft de mogelijkheid om met de IFSMA delegatie vergaderingen van commissies en sub-commissies van de IMO bij te wonen.

Momenteel bestaat het bestuur van IFSMA uit voorzitter Kapitein Hans Sande (Noorwegen) en zeven vice voorzitters die allen een taak hebben bij het vertegenwoordigen van IFSMA bij de diverse activiteiten van de IMO. Als algemeen secretaris zijn Commodore Jim Scorer (RNR) en assistent secretaris Kapitein Paul Owen aangesteld. Het kantoor in Londen wordt bezet door een secretaresse. De NVKK bezoekt normaliter de jaarvergaderingen van IFSMA, tenzij de bijeenkomsten belegd worden in ver weg landen en continenten. Dit vanwege de aanzienlijke kosten.

In 1988 werd er, tijdens een jaarvergadering in Le Havre, voorgesteld een werkgroep op te richten die de belangen van de kapiteins in het Europees Parlement en bij de Europese

Commissie zou moeten behartigen. Hiertoe werd ook een budget vastgesteld i.v.m. reizen naar bijeenkomsten in Brussel. Wegens bezuinigingen werd in 1993 deze bijdrage ter discussie gesteld omdat de Commissie weinig interesse zou tonen in de zeescheepvaart. Een aantal Europese verenigingen was het met deze maatregel niet eens en ging plannen maken om een eigen Europese kapiteinsvereniging op te richten. Onder de initiatiefnemers waren de Belgische, Duitse, Franse, Portugese en Nederlandse kapiteinsverenigingen.

Groot inspirator voor, wat later CESMA zou worden, was de toenmalige vice voorzitter van de NVKK, kapitein H (Harry) B. Boer. Hij werd, als secretaris, vrijwel direct na de oprichting opgevolgd door kapitein J (Hans).F. van Hanja.



Na een bijeenkomst in Lissabon, werd in 1995 te Rotterdam de Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA) opgericht door de vijf initiatief nemende landen. Het secretariaat werd gevestigd ten kantore van de NVKK te Rotterdam. Ondertussen is de organisatie uitgebreid tot 20 verenigingen in 16 landen in Europa. Voorzitter werd Kapitein G. Kiehne van de Duitse kapiteins-vereniging (VDKS) uit Hamburg. Het voornaamste doel is Europese kapiteinsverenigingen bij de Europese Commissie te vertegenwoordigen en meningen te laten horen in het Europees Parlement. Uiteindelijk is CESMA uitgegroeid tot een deelnemer (stakeholder) in de Europese maritieme industrie. Zaken zoals maritieme veiligheid, criminalisering, het mariene milieu en zeevaartkundige opleidingen, met als speciale aandacht voor de kennis en kunde van Europese zeevarenden, worden onder de aandacht van de Europese Commissie gebracht. CESMA neemt deel aan diverse Europese maritieme projecten en werkgroepen. Daarmee kan het positief bijdragen aan het oplossen van problemen in de Europese maritieme industrie. Regelmatig worden er bezoeken afgelegd in Brussel en elders in Europa om een en ander te realiseren.

Het secretariaat is ondertussen gevestigd bij het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam. Als secretaris functioneert is nog steeds een lid van de NVKK. Voorzitter is momenteel kapitein Hubert Ardillon van de Franse kapiteinsvereniging AFCAN.

Fred van Wijnen



m.s. Sargam, bij Cape Tribulation (Foto G.J. Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot)

IN MEMORIAM KAPITEIN C. BRUIN

Kapitein (Cornelis) Bruin werd geboren op 4 december 1917 te Rotterdam. Reeds op jonge leeftijd was hij vaak aan de waterkant te vinden. Dat hij naar de zeevaartschool wilde, verbaasde niemand. Hij rondde zijn opleiding aan de Rotterdamse zeevaartschool af in 1938 en trad in dienst van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, later Nedlloyd. Vanwege het dreigend oorlogsgevaar begon zijn actieve zeevarende loopbaan eerst in 1945. Hij doorliep alle rangen en werd op 24 september 1956 aangesteld als gezagvoerder tot zijn pensionering in 1972. Van mede opvarenden vernamen wij dat hij zich een kundig gezagvoerder toonde, aangenaam om mee te varen.



Toen nog varende, trad hij in 1970 al toe tot het bestuur van de NVKK als vice voorzitter. In 1973 werd hij gekozen als voorzitter, een functie die hij tot 1985 bekleedde. Bij zijn afscheid als voorzitter, werd kapitein Bruin benoemd tot erelid van de NVKK en werd hij Officier in de Orde van Oranje Nassau.

Tot op hoge leeftijd bleef hij de activiteiten van de NVKK volgen. Hij woonde regelmatig vergaderingen en symposia bij en toonde daarbij nog steeds een heldere kijk op wat er bij de koopvaardij omging. Op deze wijze heb ik nog het genoegen gehad kapitein Bruin te ontmoeten.

Vlak na zijn honderdste verjaardag kregen wij het droeve bericht dat hij, op 16 december 2017, thuis, was overleden. We begrepen dat zijn laatste levensjaren hem zwaar zijn gevallen. Tijdens zijn afscheid op 23 december, waren wij, als NVKK in het crematorium

Hofwijk te Rotterdam aanwezig om hem de laatste eer te bewijzen. Tijdens de bijeenkomst werden er ontroerende woorden gesproken door zijn enige zoon, waarbij wij een indruk kregen wie Kapitein Cornelis Bruin als mens werkelijk was. Dat hij ruste in vrede.

Fred van Wijnen
Oud-bestuurslid



maart 2018

- De Nederlandse juriste Prof. dr. Liesbeth Lijnzaad is in New York verkozen tot rechter bij het Internationaal Zeerechttribunaal (ITLOS) in Hamburg. Het is voor het eerst dat een Nederlands staatsburger deze functie gaat bekleden. ITLOS spreekt recht in geschillen tussen landen over de interpretatie en toepassing van het VN zeerecht verdrag. Prof. Lijnzaad is juridisch adviseur van de Minister en hoogleraar in Maastricht.
- In de USA is het eindrapport van de Amerikaanse onderzoeksraad verschenen naar aanleiding van het vergaan van de "El Faro" in 2017, waarbij 33 zeevarenden omkwamen. Het schip, onderweg van Jacksonville (USA) naar Puerto Rico, geraakte in een orkaan en bleek daar niet tegen bestand. In het rapport kreeg de kapitein de meeste kritiek. Hij zou niet naar adviezen van zijn officieren hebben geluisterd en weersverwachtingen te hebben veronachtzaamd. Ook werd Bridge Resource Management (BRM) niet goed toegepast.
- De autoriteiten van de Seychellen hebben zes Somalische piraten aangeklaagd voor het aanvallen van het onder Engelse vlag varende container schip "Ever Dynamic" op 17/18 november 2017. Volgens getuigen werd de kaping ingezet vanaf een voormalige walvisjager die als moederschip diende.
- Amsterdam en Zaanstad hebben zich uitgesproken voor een vestiging van een nieuwe Passenger Terminal Amsterdam in de Coenhaven. De Terminal wordt verplaatst van de bekende locatie, midden in de stad, om voornamelijk logistieke redenen. De nieuwe terminal wordt gerealiseerd op advies van onderzoeksbureau Royal Haskoning DHV met relevante aspecten zoals nautisch, bodem, milieu, ruimtelijk, verkeer, duurzaamheid en financieel economisch. Niet iedereen is blij met de verplaatsing.
- MARIN in Wageningen heeft opdracht gekregen om de ramp met de Koreaanse veerboot "Sewol" te onderzoeken. Hierbij kwamen meer dan 300, voornamelijk jonge, mensen om het leven. Dit onafhankelijk onderzoek kwam mede tot stand op initiatief van familie van de omgekomen passagiers. De resultaten worden binnen enkele weken verwacht.
- In het januari nummer van de "Telegraph", het magazine van Nautilus International, is een zeer kritisch artikel opgenomen van de hand van Captain Michael Lloyd, Council Member van Nautilus, over de huidige werkwijze van de International Maritime Organization (IMO). Volgens Captain Lloyd raken er steeds meer zeevarenden gewond of komen zelfs om als gevolg van het gebrekkig functioneren van de IMO. Ook zouden er in het, voor de maritieme veiligheid belangrijke, Maritime Safety Committee (MSC) niet voldoende leden met maritieme ervaring zitting hebben. De IMO zou in de toekomst aan een volledige reorganisatie toe zijn. Het is evident dat het artikel van Captain Lloyd veel commentaar heeft opgeleverd. Het is ook duidelijk dat niet iedereen zich in de kritiek kan vinden, gezien de eerste reacties.
- Op woensdag 31 januari heeft de NVKK een workshop in het Teylers Museum te Haarlem bijgewoond, op uitnodiging van Hydrographic Society Benelux en het Nederlands Instituut voor Navigatie, rond het thema GNSS interferentie. Tijdens de workshop werden o.a. de gevaren van hacking en spoofing van satelliet navigatiemiddelen aan boord belicht en de gevolgen die dit kan hebben voor een veilige navigatie. Ook werden mogelijkheden om dit te ontdekken en tegen te gaan aan de orde gesteld.
- De IMO viert dit jaar haar 70 jarig jubileum onder het motto: "IMO 70 Our Heritage- Better Shipping for a Better Future". World Maritime Day is op 28 September.

FVW



People
on demand

KAPITEINS - HWTK'S VOOR SHIP DELIVERIES

TOS vaart wereldwijd voor diverse klanten schepen over. Wij zoeken voor deze gevarieerde en mooie reizen gemotiveerde zeevarenden. Iets voor jou?

TOS is een belangrijke speler op deze exclusieve markt. Onder TOS regie varen wij jaarlijks tientallen schepen, variërend van sleepboten tot vracht- en passagiersschepen, naar de gewenste bestemming. Wij hebben werk voor functies variërend van (ASD) kapitein of werktuigkundige tot kok of matroos.

Meld je aan!

TOS (Transport & Offshore Services)
Waalhaven O.Z. 77
3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93
E info@tos.nl
www.tos.nl



Maritime
Offshore
Onshore
Ship Delivery

Bijvoegsel van „De Curaçaosche Courant” van 18 Aug. 1944 No. 33

1944

Statuten der Vereeniging van
Nederlandsche Koopvaardijkapiteins 1943.

Naam, zetel en duur.

Art. 1. De Vereeniging draagt den naam „Vereeniging van Nederlandsche Koopvaardijkapiteins 1943" en is gevestigd te Willemstad.

Zij is opgericht op 1 Juli 1943 en aangegaan voor 25 jaar.

Richtsnoer en doel.

Art. 2. De Vereeniging aanvaardt als richtsnoer, dat het de plicht is van alle buiten het bezette gebied verblijvende Nederlanders, met inspanning van al hunne krachten deel te nemen aan den strijd voor de bevrijding van het bezette gebied van het Koninkrijk der Nederlanden.

Art. 3. De Vereeniging stelt zich ten doel:

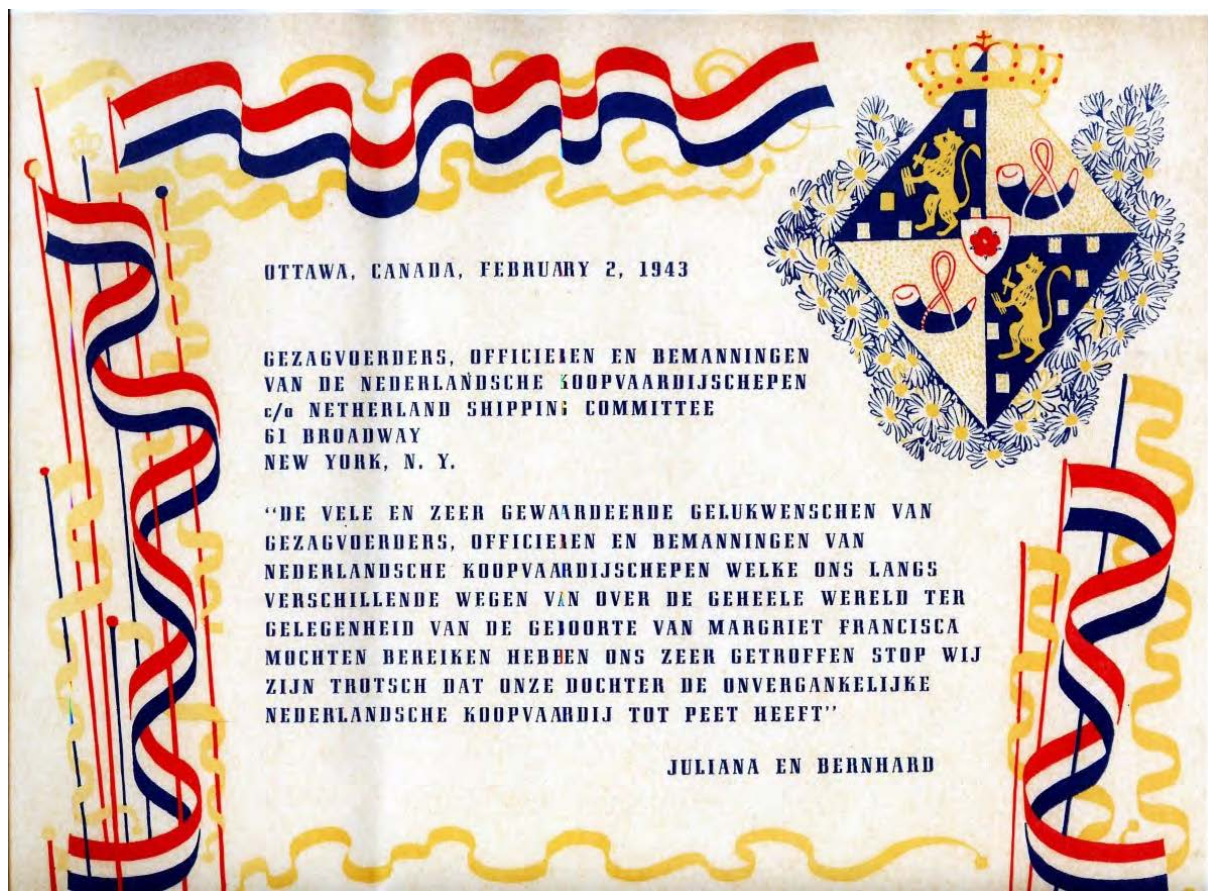
- het behartigen der belangen van Nederlandsche Koopvaardijkapiteins;
- het versterken van het gemeenschapsgevoel en het aankweeken van vriendschap onder hare leden;
- het bevorderen der orde aan boord van koopvaardij schepen;
- het behartigen der belangen van de koopvaardij in het algemeen.

Art. 4. Zij streeft dit doel na door:

- a) het houden van bijeenkomsten;
- b) het stichten en in stand houden van een Vereenigingsfonds;
- c) het aanwenden van alle andere wettige en geoorloofde middelen, welke haar ten dienste staan.

Art. 5. De Vereeniging beweegt zich niet op Godsdienstig gebied en staat neutraal tegenover alle politieke partijen.





Reactie van het Koningshuis op de vele gelukwensen vanuit de koopvaardij



Geschenk van de Nederlandse koopvaardij aan Prinses Margriet (datum onbekend)



10 januari 1967: huwelijksfoto van H.K.H. Prinses Margriet en mr. P. van Vollenhoven. Links achter staat kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns als vertegenwoordiger van de koopvaardij. (foto Max Koot, RVD)

HARE KONINKLIJKE HOOGHEID PRINSES MARGRIET EN DE HEER
MR. PIETER VAN VOLLNHOVEN.

BESTUUR EN LEDEN VAN DE VERENIGING VAN NEDERLANDSE
KOOFAARDIJKAPITEINS WENSEN U EEN BEHOUDEN EN GELUK-
KIGE VAART OP UW LEVENSGEE.

DE GROOTE - VOORZITTER VAN DEN BROEK HUMPHREY -
SECRETARIS.

STAATSBEDRIJF DER PTT

VERKORTINGEN VOOR BETAALDE DIENSTAAANWIJZINGEN

RPx = Aansluiting betaald	PC = Bericht aflevering	MP = Gradenetende
BT = (bedrag)	TC = Gelaktoering	persoonlijk
BLT = Brieftelegram	TR = Telegraf. Roman	LX = Gelaktoering
LT =	GP = Post. Roman	

TELEGRAM

Her STAATSBEDRIJF DER PTT vergoed geen schade, veroorzaakt door het versinken, vergeten of verloren gaan van een telegram.

++ ART55 RI SOESTDYK 40169 26 16 1508 = st. v. h. telegram * - aantal woorden - datum - tijd v. aanbidding - diensttijdvoorga * * deze aanwijzing is facultatief

HARTLIJK DANK VOOR UW GOEDE WENSEN EN MEDELEVEN BY ONS HUWELIJK = MARGRIET EN PIETER V.
VOLLNHOVEN

Amptelijke
berhaling

Aanduiding
van de
verbinding

(Naammeldingen)

Ontvangen te
ROTTERDAM

(datum)

(tijd)

(plaats)

NOTA

Voor navragen omtrent vermoede verminderingen wordt men zich toe het telegrafiekantoor en plaats. De kosten
van rechtstreeks tussen afzender en geadresseerde gewijzigde certificaten/telegrammen worden niet vergoed.

NADRIJK IS VERBODEN

De vereniging liet zich niet onbetuigd bij het huwelijk en kreeg een bedanktelegram terug. Het bestuur had voor deze gelegenheid de volgende tekst bedacht: "Bestuur en leden van de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins wensen u een behouden en gelukkige vaart op uw levenszee".

Viering 50-jarig jubileum van de NVKK in de Beurs te Rotterdam



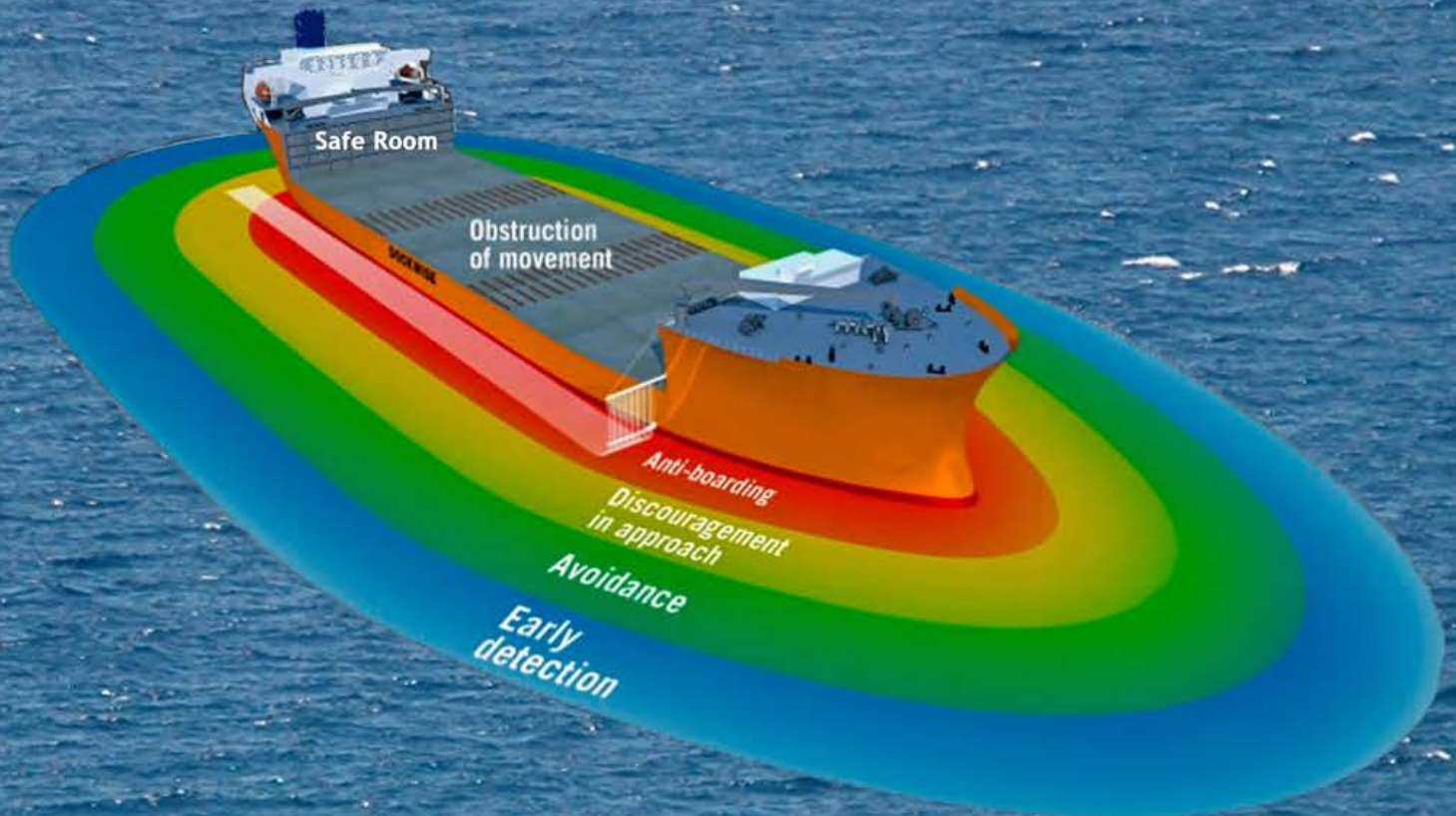
H.K.H. Prinses Margriet wordt bij haar aankomst bij de viering van ons 50-jarig jubileum te Rotterdam begroet door kapitein H.B. Boer, vice-voorzitter. Links van hem staat kapitein J. de Jager, voorzitter. Rechts op de foto kapitein J. Aldewereld, oud-voorzitter en met het boeket mw. H. Zijderveld die meer dan 25 jaar secretaresse was bij de NVKK.



H.K.H. Prinses Margriet krijgt van de voorzitter, kapitein J. de Jager het jubileumboek "Vijftig jaar kapiteinsvereniging" aangeboden.

MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**EXPERTS IN LAYERED DEFENSE PROTECTION
AGAINST PIRACY**



**SUSTAINABLE
NON-VIOLENT
LEGALLY ALLOWED
USER-FRIENDLY
COST-FRIENDLY**

*The Maritime Security Alliance offers the service
of one single contact for integrated solutions against piracy*

more information at: <http://maritimesecurityalliance.com>

FIRMITAS
ADVERSARIA
SUPERAT

1943

FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT