

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

JOHAN DE WITT CONFERENTIE 2024

ONTSNAPPING MET DE POELAU BRAS

KOMT DE JEREMIAH O'BRIEN NAAR NEDERLAND?



NR 3 - SEPTEMBER 2024



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 | People & Ship Delivery
Waalhaven O.Z. 77
3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93
E recruiter@tos.nl

tos.nl/jobs



It's a
people
business

we make it personal!

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 in 1943 en 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,
Paardenkop 39, 3922 GL ELST

E-mail: info@nvkk.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	W. Bos	☎: 06-28482380
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	J. Boonstra	☎: 06-13639145

Betalingen:

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

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,
C.J.W.Herfst

Bijdragen van:

J. Haasnoot
G.J. Hulsebos

Redactieadres:

Via postadres NVKK:
NVKK, Paardenkop 39, 3922 GL ELST

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: Blad.NL

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

4 okt. 2024 van 13:00 – 18:00
Symposium van
Nautical Institute en MARIN:
Safety on the North Sea 2050

Bij: MARIN
Haagsteeg 2
6708 PM Wageningen

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
In Memoriam C. den Rooijen	5
MARIN SOSc simulator	5
Safety on the North Sea 2050	6
Near grounding Rosco Poplar	8
Hoofdmotorbegrenzing en veilig manoeuvreren	11
Julietta D. en Marin SOSc simulator	12
Johan de Wittconferentie	13
IJzingwekkende vlucht poging uit Nederlands-Indië	17
Jeremiah O'Brien naar Nederland in 2025?	24
Boekbespreking: 100 jaar Loodsengeschiedenis	27
Hilarisch verhaal: All gone	28
Van de penningmeester-secretaris MPG	29
Van het secretariaat	30

OP DE VOORPAGINA

Het KPN-gebouw op de Wilhelminapier te Rotterdam waar tijdens de Wereldhavendagen de Johan de Witt Conferentie werd gehouden. (Gelukkig wordt dit scheve gebouw gestut).

ACHTERPAGINA

Het gebouw van MARIN, waarin de simulatoren zijn ondergebracht.

QUOTE

'It always seems impossible until it's done'

Nelson Mandela



Geachte collegae,

Hierbij het verlate septembernummer van de Notices to Master Mariners en ik hoop dat u allen van de mooie zomer heeft genoten.

Op 4 augustus j.l. is onze zeer gewaardeerde collega kapt. Cornelius Adrianus den Rooijen ons ontvallen. Cornelius was een zeer actief lid van onze vereniging en oud voorzitter van Koninklijk College Zeemanshoop. Wij wensen zijn vrouw en familie veel sterkte toe.

Op 15 aug j.l. heeft kapt. Hindrik van der Laan namens de NVKK bloemen gelegd bij het koopvaardijmonument te Den Helder tijdens de herdenking van het einde der 2^e wereldoorlog. De Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 heeft het initiatief genomen een plan te ontwikkelen om het enige nog varende Libertyschip, de SS Jeremiah O'Brien uit San Francisco naar Nederland over te brengen voor onze viering van 80 jaar vrijheid in 2025. U zult begrijpen dat dit een zeer ambitieuze onderneming is die veel geld en moeite gaat kosten. Ondergetekende is onlangs togetreden tot de comité van aanbeveling van dit project. U kunt hierover meer informatie lezen in dit blad.

Op 4 oktober organiseert het Nautical Institute, Dutch Branch (NIDB) i.s.m. Marin en de NVKK een symposium met als titel 'Safety on the North Sea 2050, The Future has begun'. De locatie is te Marin in Wageningen. De agenda vindt u in dit blad. Er zijn maximaal 50 plaatsen beschikbaar dus meldt u zich tijdig aan.

Tot slot kan ik u mededelen dat uw voorzitter deel uitmaakt van de begeleidingscommissie voor het onderzoek naar de versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins van schepen onder Nederlandse vlag. Dit onderzoek is geïnitieerd door het Ministerie van I&W met als vraag o.a. hoe het nu werkelijk gesteld is met de krapte op de arbeidsmarkt voor Nederlandse kapiteins, of verdere versoepeling nodig is en welke maatregelen genomen dienen te worden om Nederlandse kapiteins voor de maritieme sector te kunnen behouden. Ik zal u hier in de komende maanden verder over op de hoogte houden.

Ik wens u allen een goede gezondheid toe, en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart!

Leen van den Ende
Voorzitter



In Memoriam



Cornelius Den Rooijen, Oud-voorzitter Koninklijk College Zeemanshoop



De nieuwe simulator van MARIN

Safety on the North Sea 2050

The Future has begun

Date: 4th October 2024
Time: 13:00 – 18:00
Location: MARIN room Pacific SOSc simulator

Time frame	Day program	Remarks	Organisation
12:30-13:00	Walk-in and coffee		MARIN/Nautical Institute
13:00-13:15	Welcome and introduction day program	Capt. Herman Broers BSc.	Nautical Institute honorable secretary general
13:15-13:45	Presentation: <i>The North Sea shipping and offshore infrastructure 2050.</i>	Yvonne Kolderhof MSc.	MARIN Sr. project manager/Team leader
13:45-14:15	Presentation: <i>The changing operational context, the risks and control & mitigation measures.</i> <i>The changing operational context, the view from the master and navigator.</i>	Capt. Harry Tabak MSc. BSc. BASc. Capt. Leendert van den Ende	Nautical Institute Vice president shore Dutch honorable association of masters President
14:15-14:30	Coffee/tea break		
14:30-15:00	Presentation: <i>Artificial Intelligence in traffic guidance, the future VTS toolbox.</i>	Solange van der Werf MSc.	Technical University Delft
15:00-15:30	Presentation: <i>Application of the precautionary principle in the maritime domain.</i>	Raymond Seignette MM. MSc.	Nautical Institute
15:30-16:00	Panel discussion	Capt. Herman Broers Yvonne Kolderhof Capt. Harry Tabak Capt. Leendert den Ende Solange van der Werf Raymond Seignette Hugo Amerlaan	Nautical Institute MARIN Nautical Institute Dutch honorable association of masters Technical University Delft Nautical Institute MARIN
16:00-17:00	Demonstration and visit new 3D high-end SOSc simulator	Dimitri van Heel	MARIN Sr. project manager/Team leader
17:00-18:00	a get together		Nautical Institute
18:00	End of the day		

Zie ook pag. 12

Onderzoek door MARIN

Voor het ministerie van I&W doet het Maritieme Onderzoeksinstituut te Wageningen (MARIN) onderzoek naar de nautische ontwikkelingen op de Noordzee en de mogelijke gevolgen hiervan voor de scheepvaartveiligheid. Graag maken we daarbij gebruik van uw kennis en expertise!

Het doel van dit onderzoek is om in beeld te brengen wat alle mogelijke ontwikkelingen op de Noordzee zijn die we de komende jaren kunnen verwachten. Het betreft alle ontwikkelingen die mogelijk van invloed zijn op de veiligheid van de scheepvaart op de Noordzee.

Algemene thema's zijn: marktontwikkelingen, technologische ontwikkelingen, personele aangelegenheden, veranderende regelgeving, ruimtelijke ontwikkelingen en/of veranderende omgevingscondities (wind/golven/stroom). Echter voorbeelden van concrete ontwikkelingen/veranderingen zijn: toename aantal LNG schepen, afnemende manoeuvreerruimte door toename aantal windparken, gewijzigde routing via diepwaterroute, methanol voortstuwing voor tankers, inhuur Chinees personeel met taalbarrière, toenemende werkdruk op de brug, etc.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden van ontwikkelingen waar u aan kunt denken maar graag horen we van u welke ontwikkelingen relevant zijn. Ook als niet direct een duidelijk verband bestaat tussen de ontwikkelingen en het nautische veiligheidsniveau op de Noordzee. Hoe concreter u een ontwikkeling kunt benoemen, hoe beter bruikbaar dit is. Concrete ontwikkelingen kunnen beter getoetst worden op de effecten voor de scheepvaartveiligheid.

De vragenlijst bestaat uit tien mogelijkheden om een ontwikkeling te benoemen, waarbij voor elke ontwikkeling een aantal vervolgvragen worden gesteld. Het is aan u om te bepalen hoeveel ontwikkelingen u wilt benoemen. Dit mogen ook ontwikkelingen zijn die reeds als voorbeeld zijn genoemd. Het benoemen van één ontwikkeling neemt maximaal vijf minuten in beslag. De resultaten van deze vragenlijst worden vertrouwelijk verwerkt, zie ook begeleidende privacy toelichting, en zullen daarna worden gedeeld met het ministerie van I&W.

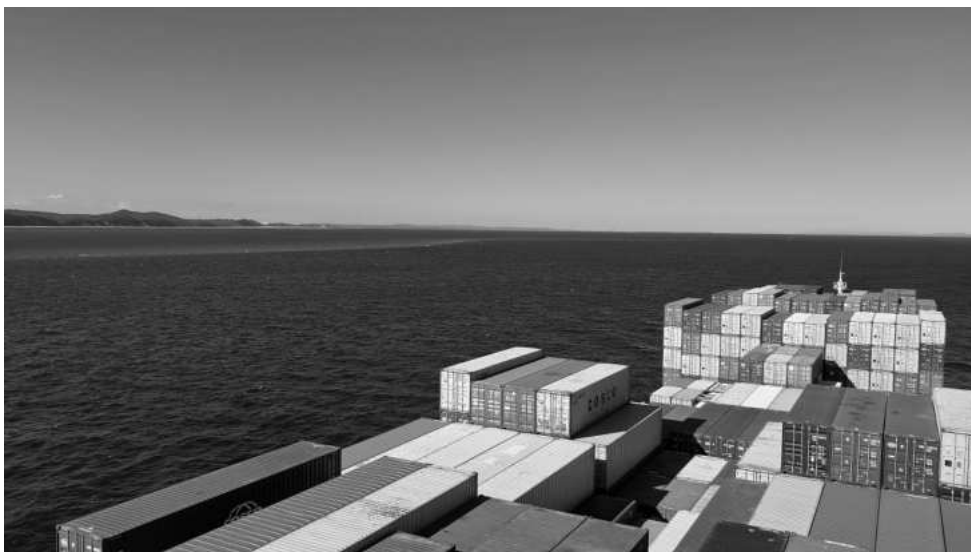
Naast geïdentificeerde gebruikersgroepen benaderen we ook algemeen belanghebbenden bij een veilig gebruik van de Noordzee. Wij benaderen u als algemeen belanghebbende. Het betrekken van collega's bij deze enquête wordt op prijs gesteld. Dit kan door deze uitnodiging door te sturen of door gezamenlijke de enquête te beantwoorden.

Uw inbreng geeft ons inzicht in de relevante ontwikkelingen en de mogelijke gevolgen voor de scheepvaartveiligheid. Dit is relevant om het veiligheidsniveau voor alle Noordzee gebruikers op een acceptabel niveau te houden.

Klik hier om de enquête te starten: <https://forms.gle/WMKse2tk43E1wQ3c8>

U wordt verzocht de enquête zo spoedig mogelijk aan ons op te sturen.

Near Grounding 'Rosco Poplar' – Great Barrier Reef



Eind juni publiceerde de Australische ATSB het definitieve rapport over het bijna aan de grond lopen van de Panamax bulker 'Rosco Poplar' in het Great Barrier Reef. Het schip voer onder loodsaanwijzing en baseerde zich voor de plaatsbepaling louter op een enkele GPS-output. Het onderzoek beschrijft hoe een dwingende behoefte voor het volgen van 'het rode lijntje' de loods, brugteam en VTS om de tuin leidde.

G.J. Hulsebos*

A bulk carrier came within 200 m of grounding in the Great Barrier Reef after a GPS-unit onboard began to provide false information to pilot and crew. An ATSB final report details.

The near grounding occurred early on the morning of 4 May 2022, when the 225 m bulk carrier Rosco Poplar was transiting Hydrographers Passage under the conduct of a coastal pilot.

Unknown to the pilot and crew, one of the ship's 3 GPS units began outputting incorrect positional data during the early stages of the pilotage, likely due to an antenna malfunction.

The ship's position was then incorrectly displayed on the ship's navigational equipment, including the electronic chart display and information system, radars and automatic identification system.

As the ship came within 200 m of Bond Reef, where normal clearance was about 1,500 m, the pilot suddenly noticed a reef sector light indicating red. This was followed by the activation of an alert from the ship's electronic navigational equipment.

The pilot ordered a heading change and the ship's course was altered away from the reef, and the remaining pilotage was conducted without further incident.

The investigation found the pilot and bridge team relied solely on GPS positioning to monitor the ship's progress, and the pilot failed to correctly configure their portable pilot unit to be independent of the ship's position sensors.

The ATSB also determined ineffective bridge resource management and ineffective pilotage contributed to the occurrence.

“An inadequate master-pilot information exchange did not establish individual roles and responsibilities for watchkeeping and communication, while the second mate was given tasks which distracted them from their duties for monitoring the passage plan, and maintaining a proper lookout,” ATSB Chief Commissioner Angus Mitchell outlined.

“This occurrence demonstrates the importance of the various concepts, techniques and attitudes that together comprise effective bridge resource management.”

In the course of its investigation the ATSB also identified that the coastal pilotage check pilot system did not provide the intended competency assurance to the Australian Maritime Safety Authority (AMSA).

While this did not contribute to the near-grounding incident, the ATSB identified significant variations in the application of assessment standards between individual check pilots, indicating assessment outcomes were not a valid and reliable indicator of competency.

AMSA has advised that a review of coastal pilotage under the current legislation is underway, however the ATSB has issued AMSA with a safety recommendation to address factors limiting the effectiveness of its check pilot framework as a system for coastal pilot competency assurance.

“Compulsory coastal pilotage remains an essential defence against serious shipping accidents in the Great Barrier Reef,” Mr Mitchell said.

“It is therefore important that coastal pilots are up to standard – and any assessment system that assures those standards must produce consistent and accurate outcomes.

“If sufficient measures are not implemented to ensure assessment standards are interpreted and applied consistently – irrespective of the assessor – the outcomes are unreliable.”

The investigation also identified that the vessel traffic services operator assessed an unusual grounding alert display associated with the Rosco Poplar’s GPS malfunction as erroneous.

“Consequently, the pilot and ship’s crew were not provided with timely advice of the indicated proximity to Bond Reef,” Mr Mitchell concluded.

Read the final report: [Near grounding of Rosco Poplar, Bond Reef, Hydrographers Passage, Queensland on 4 May 2022](#)

Publication Date 26/07/2024

* *G.J. Hulsebos is Great Barrier Reef Pilot en oud-bestuurslid van de NVKK*



KOM STUDEREN AAN MARITIEM INSTITUUT WILLEM BARENTSZ!

Ben jij graag op het water en heb je interesse in schepen? Wil je alles leren over het ontwerpen en bouwen van luxe jachten? Of ben je juist heel technisch ingesteld en wil je onderzoek doen naar de zeebodem?

Dan ben jij bij het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) op de juiste plek! Naast voltijdopleidingen biedt het MIWB ook diverse cursussen & opleidingen voor werkenden aan.



Praktijkleren op de
simulatoren



Studeren op Terschelling
of in Leeuwarden



Aan de slag in
high tech labs



Studeren én wonen
op de campus



Onderzoek doen
op zee

KOM EENS LANGS!

Kijk op nhlstenden.com/miwb
voor onze evenementen.

Bekijk onze socials



MARITIEM INSTITUUT
WILLEM BARENTSZ
NHL STENDEN

Hoofdmotorbegrenzing en veilig manoeuvreren

Het terugbrengen en elektronisch begrenzen van het vermogen van scheepsmotoren is een relatief gemakkelijke manier om aan striktere milieuwetgeving en emissiereductie te voldoen. Is het scheepsvermogen toereikend en volledig beschikbaar tijdens manoeuvreren? Havens, loodsen en toezichthouders stellen steeds meer vragen aan kapiteins van binnenkomende schepen.

De regionale toezichthouder Maritime Safety Queensland in Australië wil duidelijkheid over het scheepsvermogen en een nationale richtlijn is in de maak.

G.J. Hulsebos

Maritime Safety Queensland – 6 August 2024

Establishing safe engine configuration for pilotage

Maritime Safety Queensland (MSQ) is the regulator for maritime safety, including pilotage, within Queensland waters. MSQ expects a safe engine configuration to be established before commencing shipping movements (arrival, removal, departure) within a Queensland pilotage area. This expectation applies to ships generally greater than 50m length overall (LOA), subject to pilotage or pilotage exemption as defined by the Transport Operations (Marine Safety) Act 1994.

Background

The International Maritime Organisation (IMO) has adopted measures under the MARPOL Convention requiring certain international ship types to take action to reduce their carbon emission intensity. To comply with IMO requirements, many ships have installed mechanical or software-based power limiters on their propulsion system, and/or use different fuel types for sea passages and manoeuvring within pilotage waters.

To safely manoeuvre a ship within pilotage areas of Queensland, the ship's main engine must be ready in all respects. This includes that the ship's full power range is available with minimal delay and all sub-systems, such as fuel supply, are appropriately configured and tested.

Propulsion system requirements for pilotage in Queensland

These requirements apply to any ship intending to operate within a compulsory pilotage area within Queensland under pilotage or pilotage exemption. This is a requirement under S.171e of the Queensland Transport Operations (Marine Safety) Regulation 2016.

Engine power or shaft power limiter requirements

Any ship equipped with a mechanical or software-based engine or shaft power limiter will:

disable the device prior to pilot boarding, or
be able to immediately override or disable the device to have access to the ship's full power capability.

Fuel changeover requirements

Fuel changeover is to occur and propulsion tested at least 2 hours prior to pilot boarding for arrival and departure/removal from anchor.

Fuel changeover is to occur and propulsion tested at least 30 mins prior to pilot boarding for departure/removal from berth.

Fuel changeover is not to occur while underway in a pilotage area.

Inability to achieve safe engine configuration for pilotage

From 1 September 2024, a ship that is unable or unwilling to comply with the above requirements for establishing a safe engine configuration for pilotage, must advise the Regional Harbour Master by contacting the local [Vessel Traffic Services](#) centre at least 24 hours prior to pilot boarding.

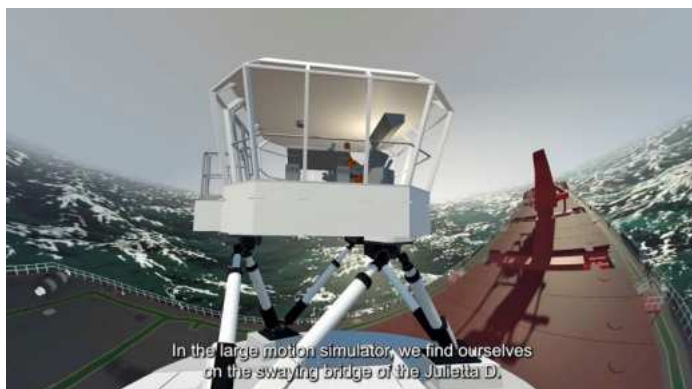
Failure or inability to comply may result in additional safety controls being placed on the movement or the movement delayed until the appropriate safe engine configuration is established.



MARIN symposium 3D SOSc simulator



De ramp met de Julietta D: wat kunnen we ervan leren?



De 3D SOSc simulator van Marinsimuleert de ramp met de Julietta D

De Johan de Wittconferentie 2024

Henri L'Honoré Naber



Namens de NVKK woonde ik op 5 september de jaarlijkse Johan de Witt conferentie bij, waarin vertegenwoordigers uit de politiek, industrie, defensie en de maatschappij bij elkaar komen om te praten over de maritieme veiligheid in de wereld en het belang voor onze buitenlandse handel.

Het principe van het Mare Liberum, de vrije zee is van essentieel belang voor de Nederlandse samenleving. In de tijd van Johan de Witt wist men als geen ander het belang van de vrije zee te duiden. We zijn nu vaak geneigd deze belangen en de maritieme bedreigingen te geringschatten. Investeren we nog wel voldoende in mensen en in middelen om de maritieme veiligheid te waarborgen?

Op deze conferentie wordt met respect voor elkaars mening op een traditionele manier gepraat over de moderne problemen.

Geopolitieke verschuivingen zijn van invloed op de maritieme stabiliteit

Ruslands agressieve acties tegen de Oekraïne, de vijandigheden in het Midden-Oosten, de Chinese expansie in de Zuid Chinese Zee, piraterij in Oost en West Afrika, in Zuidoost Azië en in Zuid Amerika maken dat we midden in een golf van geopolitieke verschuivingen, agressie en criminaliteit zitten. De Koninklijke Marine laat haar tanden zien in de Rode Zee, de Golf van Aden en in Zuidoost Azië, de Verenigde Staten gaan zich steeds meer richten op de Pacific-regio. Komende verkiezingen in de Verenigde Staten dragen bij aan toenemende onzekerheid in de wereld. NAVO-steun zou weleens niet meer vanzelfsprekend kunnen worden. Europa wordt gedwongen zélf de broek op te houden. Europese marines moeten moderniseren en meer samenwerken. Dat wordt een uitdaging voor de maritieme defensieorganisatie. Zijn onze handelsroutes niet meer veilig, dan heeft dat impact op onze gehele samenleving. De welvaart en het welzijn die we gewend zijn, zijn dan niet meer vanzelfsprekend. Daarom mag de samenleving niet meer toekijken en afwachten, maar moet zij bijdragen aan oplossingen: *'whole of society resilience'*, *'veerkracht van de hele samenleving'* moet het motto voor de toekomst worden.

Veerkracht van de gehele samenleving

De *'whole of resilience'*-benadering houdt in dat de samenleving zich als geheel verantwoordelijk voelt om een eventueel (internationaal) gewapend conflict te weerstaan. Daarvoor moeten alle partijen doordrongen zijn van hun eigen rol en, naast die van defensie, zelf werken aan oplossingen. Ze moeten betrokken worden bij de ontwikkeling van een collectief programma, waarin een maritieme strategie om de gemeenschap proactief beter te bedienen, duidelijk is. Dat vereist een goede coördinatie tussen de gemeenschap, overheid, bedrijven,

onderzoeksinstituten, vrijwilligersorganisaties en natuurlijk ook de individuele burger. De conferentie stelde zich daarbij de vraag: 'Is Nederland klaar voor een dergelijke benadering'?



Vragen aan VADM R. Tas door moderator Anoushka Laheij, polititicoloog en psycholoog

Een weerbare samenleving

De afgeladen zaal van de Johan de Witt Conferentie tegen het decor van de Wereldhavendagen, waarop Zr.Ms. Johan de Witt lag afgemeerd aan de Parkkade, behandelde een actueel onderwerp in deze tijd van geopolitieke onrust. Wat is er voor nodig om deze onveiligheid en mogelijke dreiging te weerstaan? Diverse sprekers gaven hun visie op dit probleem. Als eerste kreeg de Commandant der Zeestrijdkrachten, vice-admiraal René Tas het woord.

De Koninklijke Marine kan haar taak alleen samen met anderen uitvoeren. De admiraal betwijfelde of we nog wel weten wat oorlog is. We moeten af van de gedachte dat 'de overheid het allemaal wel regelt'. Hij wees op de recente landelijke IT-storing, waarbij ook Defensie was getroffen. We zijn kwetsbaar en we moeten allemaal werken aan onze weerbaarheid. Communicatie is daarbij van groot belang. We moeten elkaar wederzijds op de hoogte houden van de stand van zaken en van wat er allemaal nog fout kan gaan.



Tweede Kamerlid Derk Boswijk, die Defensie in zijn portefeuille heeft, deelde de mening van de admiraal. 'De marine kan het niet alleen', aldus de CDA-politicus. Commerciële bedrijven zoals koopvaardij en visserij kunnen bijdragen. Boswijk uitte zijn zorgen over China: 'ze hebben de grootste vissersvloot ter wereld, maar ook zonder visnetten'. Over de wereldsituatie gebruikte hij de metafoer: 'Rusland is te vergelijken met de weersverwachting, China met de klimaatverandering'. Paul Gelton, programmamanager bij het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV), is van mening dat het slecht gesteld is met de maatschappelijke weerbaarheid. Het is hem opgevallen dat er een gering urgentiebesef en een krampachtige omgang van de maatschappij met het bedrijfsleven is. Er is veel meer weerbaarheid en veerkracht nodig in tijd van crisis. Een forse inhaalslag is dus nodig. Maatschappelijke basisbehoeften moeten de weerbaarheid weer centraal zetten: zekerheid van continuïteit van de maatschappij, een dak boven je hoofd, schuil- en evacuatiemogelijkheden, bed, brood, herstel, medische en psychologische zorg, enz. Ministeries, gemeenten en veiligheidsregio's moeten een leidraad ontwikkelen met vijf hoofdpunten: Bewustwording, netwerkvorming, slagkracht, capaciteiten en regelgevend kader, aldus Gelton.



Het discussiepanel

Plenaire sessies en weerbaarheidscoördinator

Het tweede deel van de conferentie bestond uit plenaire sessies, waarbij ook de zaal aan het woord kwam. Er werden interessante ideeën uitgewisseld, waarbij de middag tekort bleek om alle ideeën met elkaar te bespreken. Deze conferentie is een goede incentive voor verdere discussie. We moeten in Nederland af van de zelfgenoegzame gedachte dat 'het allemaal wel los zal lopen'. We moeten weerbaarder worden en voorbereid zijn op onverwachte situaties. Het ligt weliswaar al in onze (varende) koopvaardijcultuur, maar met verbeterde communicatie zijn wij aan boord nog beter in staat om in te spelen op dreigingen en ons nog weerbaarder te maken.

MARITIEME VEILIGHEID

Het Ministerie van Defensie vindt dat ook. Aan het einde van de conferentie werd de Weerbaarheidscoördinator van Defensie aan ons voorgesteld. Een kersverse jongedame, die nog maar net op deze functie zat. Toen ik een visitekaartje wilde uitwisselen, bleek dat ze nog geen kaartjes had.



De Weerbaarheidscoördinator Defensie (rechts)

Bronnen: Johan de Wittconferentie 2024
Defensiekrant

Foto's: Herman Zonderland(Defensiekrant) en Henri L'Honoré Naber

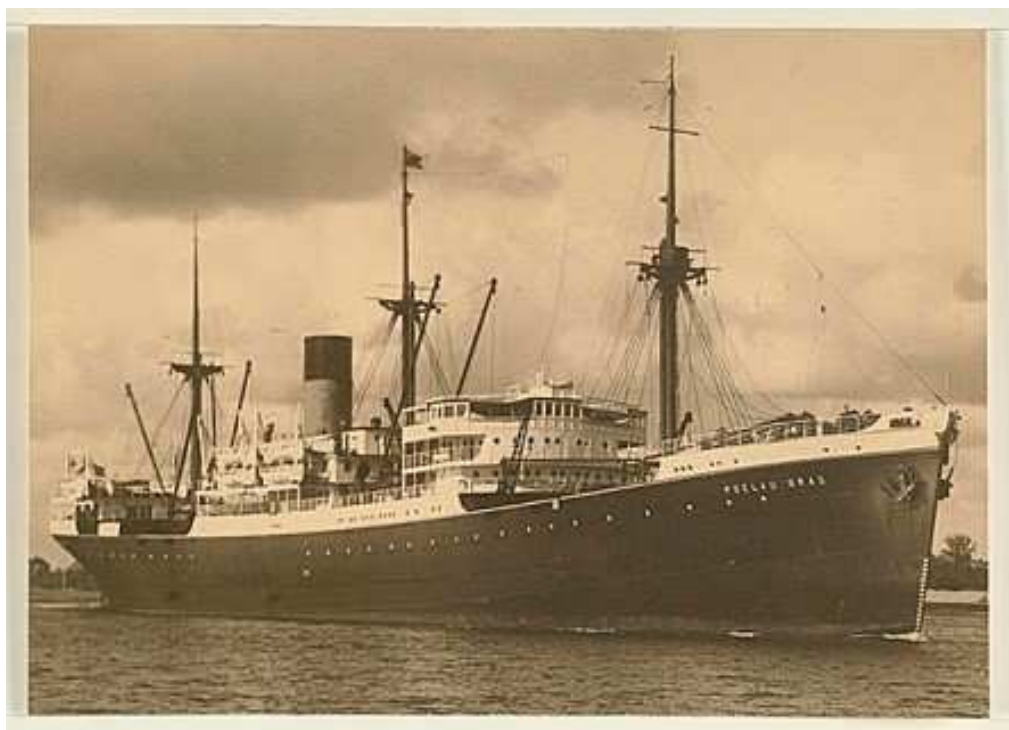


IJzingwekkende vluchtpoging uit Nederlands-Indië

Jacob Haasnoot *

Dit is het aangrijpende verhaal van de vluchtpoging van het laatste schip - de POELAU BRAS – dat uit Nederlands-Indië vertrok, met aan boord de leiding van de Koninklijke Marine en een pas geformeerd marinedetachement, officieren van het KNIL, verschillende directeuren en managers van Shell in Nederlands-Indië en de Bataafsche Petroleum Maatschappij met technici, alsook tientallen andere burgers met vrouwen en kinderen. Het is een verkorte versie van hoofdstuk VIII van zijn boek 'Lammeren onder wolven', dat Jacob Haasnoot schreef over over hetgeen zijn vader Cornelis en oom Jacob op zee meemaakten tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De Japanse bezetting van Nederlands-Indië eindigde op 15 augustus 1945 met de capitulatie van Japan. Al eerder tekent de commandant van de Nederlandse strijdkrachten in Nederlands-Indië op 8 maart 1942 de overgave aan Japan. Nederland is dan niet alleen bezet door Duitsland, maar is ook zijn grootste kolonie kwijt met verlies van enorme rijkdommen aan olie, bauxiet (voor aluminium) en rubber. Voor de geallieerde slagkracht vormt dit ook een enorm verlies.



m.s. Pulau Bras

Weerzien

Het weerzien eind december 1941 met zijn broer Cornelis in New York was voor Jacob een complete verrassing geweest. Ze hadden elkaar drie jaar lang niet gezien

ONTSNAPPING MET DE POELAU BRAS

en nog steeds keek hij met warme gevoelens terug op hun hereniging. Een afdruk van de foto die ze voor thuis van hen samen hadden laten maken, hing in zijn kooi. Het was triest dat ze elkaar onder zulke benarde omstandigheden tegen het lijf waren gelopen. Hij herinnerde zich maar al te goed hun gesprekken over de Japanse overval op de Amerikaanse marinebasis Pearl Harbor, de oorlogsverklaring van Duitsland aan Amerika en die van de Nederlandse regering in ballingschap aan Japan. Nederland had zich aan de zijde van Amerika en Engeland geschaard in de strijd tegen het Japanse Keizerrijk. Op dat moment was het voor hem overduidelijk dat dit niet veel goeds betekende.



Jacob en Cornelis Haasnoot eind december 1941 in New York. Het was de laatste keer dat de broers elkaar zagen. Hebben zij dat voorvoeld?

Eerder dan Cornelis was Jacob overgestapt van de zeevisserij naar de koopvaardij. Varen zat hem in de genen. Het was zijn lust en zijn leven en vooral het avontuur van de grote vaart had hem gelokt. Met nog vier Katwijkers had hij het aan boord van de POELAU BRAS reuze naar zijn zin. Graag had hij ook zijn broer aan boord willen hebben.

Oorlog in het Verre Oosten

Jacob was een kleine week later dan zijn broer uit New York vertrokken. In de haven van Hampton Roads in Virginia had de POELAU BRAS nog wat stukgoederen ingenomen en daarna waren ze op 2 januari 1942 rechtstreeks naar Java gestoomd. Dwars over de halve aardbol hadden ze de Grote Oceaan doorkruist, zonder een haven aan te doen. Op 15 februari bereikten ze eindelijk toch Tjilatjap in het zuidwestelijke deel van Midden-Java, waar ze nog dezelfde dag hoorden dat Singapore was gevallen. Het leed geen twijfel meer: de stormvloed van de Jappen was onhoudbaar. De intussen opstomende Japanse vloot betekende voluit oorlog in het Verre Oosten.

Op 27 februari liep onder bevel van schout-bij-nacht Karel Doorman de Slag in de Javazee op een drama uit. Dezelfde avond vertrok de POELAU BRAS met drieëntwintig schepen uit Tjilatjap. Het schip was nog op weg naar de opgegeven

positie, vierhonderd mijl zuidelijk van Tjilatjap, toen om 13.30 uur de telegrafische order binnenkwam onmiddellijk terug te keren voor de evacuatie van voornamelijk militair personeel. Het was een mirakel dat het schip Java ongehavend wist te bereiken.

In de helblauwe Wijnkoopsbaai ging de POELAU BRAS op 4 maart voor anker en de twee daaropvolgende dagen scheepten de evacuees zich in. Het schip zou als laatste het bedreigde Java verlaten. Jacob zag ongeveer honderd man van de Koninklijke Marine aan boord komen, waaronder de commandant Zeemacht, schout-bij-nacht Van Staveren, met officieren, stafpersoneel en een pas geformeerd marine detachement. Er volgden nog ongeveer honderdzestig passagiers: officieren van het KNIL, verschillende directeuren en managers van Shell in Nederlands-Indië en de Bataafsche Petroleum Maatschappij met technici, alsook tientallen andere burgers met vrouwen en kinderen. Er was zelfs een baby bij, een meisje van pas acht dagen oud. Haar moeder was gekleed in een gebloemde kamerjas die ze aanhad op de kraamafdeling, van waaruit ze halsoverkop had moeten vluchten.

Vlucht poging

De POELAU BRAS verliet in het nachtelijk duister van 6 maart de Wijnkoopsbaai en begaf zich zo snel als de motor wilde lopen naar open water, een verscheurd Java achter zich latend. Het draaide maar om één ding: binnen de kortst mogelijke tijd buiten de actieradius van de Japanse vliegtuigen in veilige wateren zien te komen. In de nacht voelden de opvarenden zich nog redelijk veilig op het verduisterd varende schip. Bij het ochtendgloren doemden aan de kim regenwolken op. Als ze daarin terecht konden komen, zouden ze veilig zijn, dachten ze.

De klap kon niet uitblijven. Tot ieders grote ontzetting liet de schorre sloop omstreeks 09.00 uur een reeks lange stoten horen en werd er 'luchtalarm' geroepen. Een tweemotorig Japans verkenningsvliegtuig cirkelde op grote hoogte om hun schip. Minachtend vernauwde het toestel zijn cirkel en dook driemaal neer, waarna het even snel verdween als het was gekomen. De POELAU BRAS voer op volle snelheid door, maar alle hoop verder ongezien te blijven, was nu vervlogen. Iedereen besepte maar al te goed wat de vijand van plan was.

Bombardement

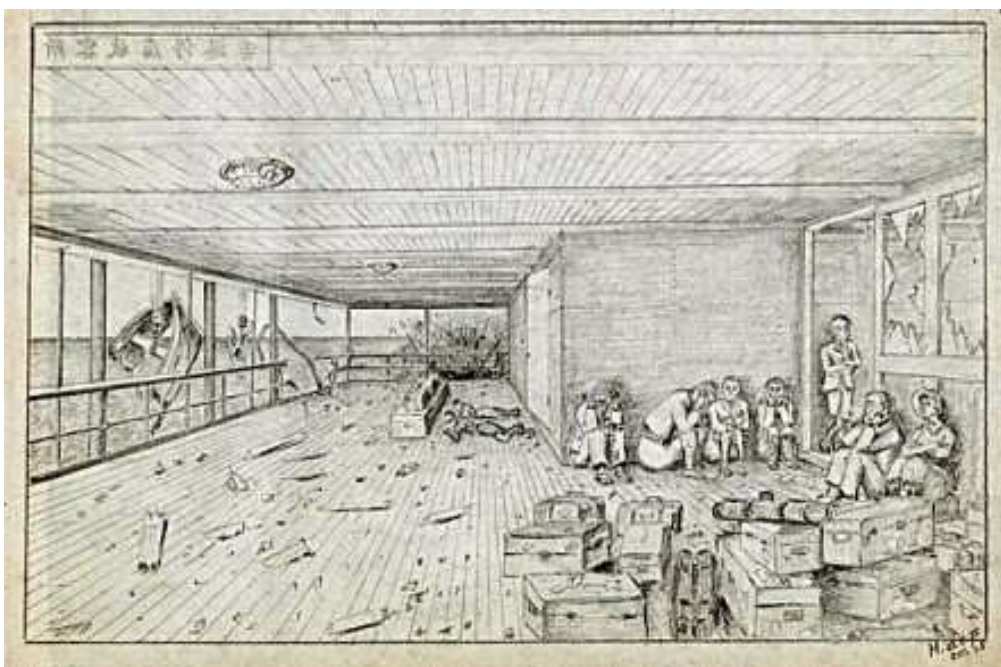
Even voor 11.00 uur klonken wederom lange door merg en been gaande stoten uit de sloop. Aan de horizon doemde een tiental bommenwerpers op. In slagorde vlogen ze aan om het schip in duikvlucht aan te vallen. Met het aanzwellende motorgeronk sloeg de doodsangst toe. Wijd opengesperde ogen in verkrampte gezichten bespeurden het naderende doodsdek. Velen kropen ineen en bleven, als aan het dek genageld, onbeschermd zitten of liggen.

De eerste bommen misten of kwamen vlak naast het schip in zee terecht. Uit de golven spoten hoge fontein op. Horen en zien verging, vooral bij het inslaan van de bommen die erop volgden. Na het afwerpen van een bom en het mitrilleren van de dekken trokken de vliegtuigen jankend uit hun duikvlucht op. Bij hun aanval scheerden ze zo laag over de masten dat je de beulen in hun amandelvormige ogen kon kijken. In de cockpits genoten de scherprechters grijnzend van hun slachting. Japans Rijzende Zon schitterde op de rompen van hun moordwerktuigen. Rondom zich zag Jacob weerloze mannen en vrouwen sterven. Hij sleepte gewonden weg en probeerde in zichzelf gekeerde lotgenoten te bewegen meer beschutting te zoeken voor de inslaande kogels, maar de meesten bleven wezenloos voor zich uit staren. Door bovenop ze te gaan liggen beschermden mannen hun dierbaren als menselijk schild. De dekken lagen bezaaid met doden. Gewonden met

ONTSNAPPING MET DE POELAU BRAS

slagaderlijke bloedingen schreeuwden om hulp. Enkele officieren trokken met bevende hand hun revolver en doodden zichzelf met een hoofdschot. Anderen aarzelden met een pistool in de hand bij hun laatste daad. Sterven kon toch alleen maar verlossing bieden of was het laf de dood te zoeken uit angst voor de dood. Telkens kwamen de bommenwerpers laag over en lieten hun niets ontziende explosieven genadeloos vallen op het vleugellam geslagen, stuiptrekkende schip. Velen sprongen in blinde paniek overboord. Hoewel de POELAU BRAS al minstens vijftien treffers en schadelijke 'near misses' te verwerken had gekregen, bleven de bommen maar komen en vernietigden nagenoeg alles wat nog niet was vernield. Mitrailleurkogels maaiden over de dekken en doorzeefden onbeschutte, panische passagiers en bemanningsleden.

Een genadeschot verlostte de POELAU BRAS uit haar lijden. De voltreffer in de midscheeps deed haar spanten sidderen en vernietigde de gehele machinekamer, nadat eerder de motor al het zwijgen was opgelegd. De moordenaars konden er nu zeker van zijn dat zij hun doelwit definitief hadden verwoest. Jacob zag zwarte walmen opstijgen uit wat even daarvoor nog het kloppende hart van het schip was geweest. De verstikkende rook van brandende olie vulde zijn longen. Ook de achtersteven stond in lichterlaaie.



Potloodtekening van generaal-majoor H.J.D. de Fremery van het dek van de POELAU BRAS tijdens het bombardement van het schip (CC BY 3.0 – Museon – Europeana)

Ondergang

Ook Jacob was overboord gesprongen en probeerde uit alle macht weg te zwemmen van het zinkende schip. Door de stijve reddingsgordel en zijn doorweekte kleren kwam hij nauwelijks vooruit. Het leek wel of het schip aan hem trok en hem mee wilde sleuren in haar ondergang. Overslaande rollers deden hem water happen en vormden de macabere apotheose van de apocalyps die zich voor zijn ogen voltrok. De vliegtuigen bleven maar komen. Na een steile klim keerden ze terug om

in een scherpe duik de sloepen en de drenkelingen met hun mitrailleurs onder vuur te nemen. Kogels geselden als slagregens de plekken waar drenkelingen dobberden, velen al dood. De kraag van het reddingvest hield hun geknakte hoofd boven water, terwijl ze op en neer deinden. Een reddingsloep die hij net nog had gezien, was nergens meer te bekennen. Een door een bom opgespoten waterzuil vulde een andere boot tot aan de dolboorden.

Jacob lag nog steeds bij het zinkende schip toen uit de zuiging ervan een sloep vol mensen opdook. Als gekken trokken mannen aan de riemen. Onmiddellijk riep hij om hulp. Hij zag armen zwaaien en wijzen. Stemmen probeerden hem iets duidelijk te maken, maar waren onverstaanbaar. Plots ontdekte hij een lijn achter de sloep. Met zijn laatste krachten wist hij het touw te grijpen. Het gleed eerst door zijn vingers, maar al snel had hij grip. Het was een gelukkig gevoel om van het zinkende schip te worden weggesleept. Nog twee drenkelingen wisten zich aan de levenslijn vast te klampen.

In de sloep was men gestopt met roeien. Bij flarden ving Jacob op dat de inzittenden erover twistten of ze hem en de andere twee drenkelingen zouden meenemen. Het leek een eeuwigheid te duren eer het verlossende woord kwam dat ze alle drie aan boord mochten komen. De ontlading was onbeschrijfelijk.

Reddingsloep

Jacob werd met zijn twee lotgenoten aan boord van de sloep geholpen. Zijn handen waren verkrampd, het lukte hem nauwelijks het touw los te laten. De sloep was lek en boordevol. Er werd gehoosd met een legerhelm.

Er zwommen nog meer drenkelingen hun richting uit, schreeuwend om hulp. Ogenblikkelijk wendde bijna iedereen het hoofd af. Ook in de sloep vochten zij om lijfsbehoud en het zou hun dood betekenen als ze nog meer mensen aan boord namen. Bovendien kon er echt niemand meer bij.

In een oogopslag registreerde Jacob meer personen in de sloep dan waarvoor ze was berekend. Ook constateerde hij dat kogels de drinkwatertank hadden doorboord en hoorde hij dat er maar een beperkte hoeveelheid water aan boord was en een paar blikjes melk. Verder was er een kompas, een lantaarn, een overzichtskaart en wat scheepsbesluit.

Het kostte Jacob ontzettend veel moeite om samen met een collega de mast onder de inzittenden weg te trekken, maar de vrijkomende ruimte bood enig soelaas. Hij hoorde de commandant tegen een marineofficier naast hem zeggen dat de situatie kritiek was. Ook ving hij op dat de zuid tot zuidwestelijk lopende stroom het onmogelijk maakte Java te bereiken, maar Sumatra moest mogelijk zijn. Ze hadden de wind mee en leken op het kleine zeil aardig vooruit te komen. De zon brandde onbarmhartig op de schamel geklede lichamen en liet op hun huid een witte laag zout achter.

In de namiddag kwamen de verhalen los over de wijze waarop ieder het schip had verlaten en in de sloep was gekomen. De zuigeling huilde voortdurend, niet alleen door een glasscherfje in een van haar voetjes, de felle zon die haar gezichtje verbrandde en de blaren die het gevolg daarvan waren, maar ook omdat haar moeder geen voedsel meer voor haar had.

Verzonken in diepten van leed en ellende had niemand oog voor de zinderende zonsondergang. Zonder waarschuwing viel de duisternis, zoals het in de tropen plotsklaps donker wordt.

's Nachts geselden tropische slagregens het eenzame, onbeschutte scheepje dat zich maar langzaam voortbewoog. In hun drijfnetten kleden ze van de kou door rukwinden die het vaartuigje gevaarlijk deden overhellen en waterscheppen.

ONTSNAPPING MET DE POELAU BRAS

Een grijs wolkendek bij het krieken van de dag symboliseerde hun sombere gedachten en geschokte gevoelens. Hun lichamen waren gebroken. Voor het doen van de dagelijkse behoefte gebruikten de meesten nu de stalen helm waaruit het binnenwerk was verwijderd. Het rantsoen van driemaal per dag een derde blikje met aangengde melk en wat harde, beschimmelde scheepsbeschuit werd pas die ochtend voor het eerst rondgedeeld. Velen lukte het eten ervan nauwelijks, ondanks de knagende honger.

Ze zwierven nu bijna twee dagen op de grote oceaan. De wind had ze tot nu toe in de goede richting gewaaid, maar niemand kon zeggen hoeveel ze waren opgeschoten.

Jacob nam bij zijn metgezellen grote verschillen waar in houding en gedrag. De meesten schikten zich in hun lot en doorstonden bedaard de vele ontberingen. Daartoe hoorden ook de gewonden. Ze kreunden wel, maar van koorts en pijn tijdens hun slaap. Het waren steeds dezelfde die niet van ophouden wisten met hun geweeklaag over de ellende waarin ze terecht waren gekomen en het gebrek aan noodzakelijke levensbehoeften. Niet alleen het voortdurende gejammer, vooral het onbeschaamde egoïsme van sommigen was stuitend. Het zelfbeklag hield maar niet op: anderen hadden een betere plek, kregen telkens meer te drinken of een groter stuk scheepsbeschuit.

De derde dag bood hetzelfde patroon van hitte, windstilte, verkoeling, regen en wind. Ook het gebrek aan ruimte, de knagende honger, de uitdroging door dorst, de pijnlijke ledematen en zweren, de open wonden, de wanhoop en het groeiende aantal dat kampte met verlies van zinnen, eisten een steeds grotere tol.

Die nacht barste in alle hevigheid een onweer los. Van alle kanten schoten bliksemschichten langs het hemelgewelf en vielen slagregens als mitrailleurvuur op de onbeschermdde schipbreukelingen. De donder bulderde als een kanon. Het onweer en de regen hielden lang aan, langer dan de vorige nachten. In het schijnsel van het weerlicht namen ze griezelige, snuivende gedachten waar, die nieuwsgierig rond de boot zwommen en met hun glurende ogen voor benauwde momenten zorgden. De monsters bleken doejons, Indische zeekoeien, te zijn. De bliksem had de onverlichte sloep tegen de nachtelijke hemel opgelicht en kennelijk de aandacht getrokken van de schuwe en verlegen plantenetende zoogdieren.

De vierde dag doemde er eindelijk land op boven een heilige horizon. Apathisch en uitgeput als ze waren, wilde niemand het eerst geloven. Deze keer was het geen fata morgana. Het beeld van bergen werd steeds duidelijker en gaandeweg werden de contouren zichtbaar van de gebogen stammen van klapperbomen, met daarvoor de op de koraalrotsen uiteenspattende witte branding. Schorre stemmen begonnen spontaan te zingen bij het zien van een groepje op de wal getrokken prauwen. De zee kleurde blauwgroen en het water werd kristalhelder, totdat ze de branding bereikten en werden opgeheven en voortgestuwd door enorme, overslaande golven. Iedereen was nu door het dolle heen. Het ging zo tekeer dat de sloep dreigde te kapseizen. Buiten dat had de commandant er de handen vol aan om te voorkomen dat de sloep ging snijden en dwars op een golf zou komen, waardoor omslaan onvermijdelijk zou zijn. Met nog een meter of dertig te gaan was niemand meer te houden en sprongen de meesten overboord om naar het strand te zwemmen of te waden. Jacob was een van de eersten.



In deze gehavende sloep bereikte Jacob na 4 dagen en nachten Zuid-Sumatra

Jacobs sloep bereikte met 57 schipbreukelingen als eerste Zuid-Sumatra op 11 maart 1942. Een tweede eveneens lekke sloep met 33 overlevenden landde de dag daarop bij de vuurtoren van Belimbing op de uiterste zuidpunt van Sumatra. Ten slotte liep nog weer een dag later de laatste sloep met 26 drenkelingen ook de aan de uiterste zuidpunt van Sumatra gelegen Semangbaai binnen. De laatste twee sloepen waren niet ver van de plek van de eerste geland.

Het is nooit gelukt precies het aantal slachtoffers van dit drama te achterhalen. Omdat alle scheepspapieren verloren zijn gegaan, heeft men nooit nauwkeurig kunnen vaststellen hoeveel personen aan boord waren van de POELAU BRAS. De schattingen lopen uiteen van minimaal 240 tot ruim 350 burgers, militairen en zeelieden. Tussen de 124 en 234 lieten daarbij het leven. Slechts 116 wisten met drie sloepen aan land te komen.

Het verhaal gaat verder in hoofdstuk XIV van het boek 'Lammeren onder wolven' over Jacobs landing op Sumatra, zijn opsluiting in het Sungei Ron Prisoner of War Camp in Palembang en zijn overlijden op 31 juli 1942 als gevolg van uitputting en daaropvolgende tyfeuze koorts in het Charitas Hospital in Palembang. (Voor de boekbespreking zie de Notices maart 2024, blz. 29)



** Auteur mr. Jacob Haasnoot is gepensioneerd wetgevingsjurist en auteur van diverse boeken over de koopvaardij en de Japanse bezetting van Nederlands Indië in WO II.*

Komt in mei 2025 het Libertyship s.s. Jeremiah O'Brien naar Nederland?



De Jeremiah O'Brien voor de Engelse kust in 1994 (foto National Liberty Ship Memorial Foundation).

Ter gelegenheid van de viering van 80 jaar vrijheid in Nederland heeft Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 de Stichting Libertyship NL opgericht die het plan heeft opgevat om één van de nog twee varende Amerikaanse Libertyschepen naar Nederland te laten komen. De John W. Brown ligt als museumschip in Baltimore, maar wordt niet meer in staat geacht om zonder problemen de reis over de Atlantische oceaan te kunnen maken. Daarentegen zou de Jeremiah O'Brien, die als museumschip in San Francisco ligt en nog steeds vaart, wél de reis kunnen maken. De Amerikaanse organisatie waartoe dit schip behoort is enthousiast over het plan. Het is voor hen een stimulans om het schip in operationele staat te houden. In juni 1994 kwam het schip naar Normandië, om daar aanwezig te zijn bij de herdenkingen. Toch zal het schip, gezien de afstand die moet worden afgelegd van San Fransisco naar Rotterdam, per dokschip moeten worden vervoerd.



Op dit moment bestaat de Stichting Libertyship.nl uit:

Gertjan Nell, ondernemer te Katwijk en voorzitter

Hubert Nijgh, Voorzitter Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 en secretaris

Willem Schonenberg, ondernemer te Katwijk en penningmeester

Een dergelijk project is erg duur. Het wordt begroot op ca. 6 miljoen. Ondersteuning is dus nodig.

De Stichting Libertyship NL heeft half oktober als deadline vastgesteld. Zijn de benodigde gelden rond die tijd niet binnen dan kan het project geen doorgang vinden. Het loodswezen heeft haar steun al toegezegd op de inkomende en uitgaande reizen. Port of Rotterdam zal het project financieel steunen en geen havengelden heffen.

Comité van Aanbeveling:

Mr. John C.G.M. Bakker	algemeen econoom bisdom Rotterdam
Matthieu Borsboom	vice-admiraal b.d.
Herman Broers	directeur Nederlands Loodswezen
Leendert van den Ende	voorzitter Ned. Ver. Kapiteins ter Koopvaardij
Hans van Griensven	luitenant generaal b.d., voorzitter Nationaal Veteranenplatform
Paul Hoefsloot	brigade-generaal, directeur Nederlands veteraneninstituut
Erik Kopp	vice admiraal b.d.
Annet Koster	directeur KVNR
David H. Petraeus	general ret. U.S. Army
Wilfred Rietdijk	generaal-majoor, head Dutch Military NATO-summit
Jaap Smit	commissaris van de Koning in Zuid Holland
Cornelis Visser	burgemeester van Katwijk ZH
Arie Jan de Waard	vice-admiraal b.d., voorzitter stichting SAIL Amsterdam
Ole Jørgen Søndbø Abrahamsen	Historian at Arkivet, Peace and Human Rights Centre
Marcel Bastide	Mayor of Arromanches
Cevan Lesieur	Captain ss JEREMIAH O'BRIEN/San Francisco Bay Pilot
Bjørn Tore Rosendahl	Historian and leader at Centre for seafarers at war, Arkivet

Meer weten?

Stichting Libertyship.nl: <https://libertyship.nl/>

Website Jeremiah O'Brien: <https://www.ssjeremiahobrien.org/>

Redactie: We komen in een van de volgende nummers op dit onderwerp terug



MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

PROTECTION AGAINST ACTUAL MARITIME THREAT

• Long Range Acoustic Devices



LRAD 100X



LRAD 500X



LRAD 450X

LRAD 1000Xi



• Lasers & Stroboscopes

- Radar guided detection and notification
- Automated response laser / stroboscope
- Physically intolerable for multiple vessels
- Digital record (with camera) of entire event



The Maritime Security Alliance offers service of one single contact for integrated solutions

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

Uniek boek over 700 jaar loodsen geschiedenis



Auteurs: Anne Doedens & Matthieu Borsboom

Het Nederlandse Loodswezen, geworteld in de middeleeuwen, is essentieel voor veilige scheepvaart in Nederland. Miljoenen schepen werden eeuwenlang door loodsen uit de Nederlanden bediend. Loodsen, ervaren maritieme professionals, kennen de Nederlandse wateren als hun broekzak en begeleiden schepen van en naar drukke havens zoals Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen en Delfzijl. Tijdens de Gouden Eeuw speelden loodsen een sleutelrol in de opkomst van de Nederlandse maritieme macht. Ook vandaag de dag blijft het Loodswezen cruciaal voor de nationale economie en de maritieme veiligheid: het staat model voor de maritieme expertise en traditie van ons land. Het boek *Gepeild verleden* vult een historisch hiaat – er bestaat geen vergelijkbaar werk – en behandelt vijftig onderwerpen en onthult aspecten zoals dagelijks leven, gevaren, reglementen en de ontwikkeling van het Loodswezen, geïllustreerd met circa 200 beelden. Het biedt lezers ook leestips en aanbevelingen voor bezienswaardigheden.

ISBN 9789462625464

24 x 28 cm

192 pagina's

Gebonden

€ 32,50

<https://www.waanders.nl/nl/gepeild-verleden-700-jaar-loodsen-geschiedenis-in-n.html>



All gone

G.J. Hulsebos is Great Barrier Pilot

"How is Covid now in Australia mr pilot, any restrictions?", vroeg de kapitein. "No captain, all gone, no more", antwoordde ik bemoedigend. "Same here mr pilot, all gone, no more PPE, much better".

Het gesprek tijdens de reis beperkte zich verder nog wat tot koetjes en kalfjes. Met de loodsboot in zicht toch nog even snel naar het toilet. Zoals je snel leert in het opleidingstraject, niet alleen de koers en vaart goed afstemmen, maar na binnenkomst ook als eerste het 'papierwerk' checken. Met een intuïtieve scan zag ik de rol hangen, keurig voor elkaar. Dit keer gelukkig geen behoefte en noodzaak, doch je weet maar nooit.

Na gedane zaken uiteraard de handen wassen. Uit het gammele kraantje stroomde een laf bruin straaltje water.

'*%\$^& *', dat was ik alweer vergeten 'All gone', uiteraard ook het flesje zeep in het toilet. Met bedekte ellebogen duwde ik de deur open en zocht ik vergeefs naar het wasbakje op de brug. Dit was zo'n nieuwe 'Ecobulker': underpowered, underengineered en dus ook geen kraanwater meer op de brug.

Met een grote dot desinfectiemiddel uit de eigen rugzak smeerde ik mijn handen vol en speurde ik nog wat rond. De koffiemok met 'pilot' stond nog onaangetaast naast de warmwater ketel bij de toiletdeur. De messman zeulde met een grote plastic fles tapwater uit de galley. Mijn eigen travel mug stopte ik snel in de tas. Die was ik thuis wel af.



Van de Penningmeester-Secretaris MPG



Nieuw boekhoudsysteem bespaart op honderden Euro's

Na de ALV in april is de routine teruggekeerd in het werk van uw penningmeester. Het nieuwe ledenadministratie- en boekhoudsysteem: 'e-Boekhouden' is na enige gewenning nu goed in gebruik.

Er waren in het begin van het jaar wat onvolkomenheden bij de overgang vanuit het oude systeem, maar die zijn nu opgelost. Het online systeem is beter toegankelijk voor het Dagelijks Bestuur en onze administratrice hetgeen het eenvoudiger en overzichtelijker maakt.

Behalve dat het gebruiksvriendelijker is, bespaart de overgang de vereniging € 460 per jaar.

Geeft u a.u.b. uw juiste e-mailadres door

Bij de invoer van de leden informatie bleek dat er toch nog steeds verouderde e-mail adressen in onze administratie staan. Hierbij dan ook een verzoek om ons via info@nvkk.nl uw juiste e-mail adres te sturen.

Mocht u onze nieuwsbrief niet ontvangen dan hebben we waarschijnlijk niet uw juiste e-mail adres. U mist dan informatie en eventuele uitnodigingen voor bijwonen van onze symposia e.a.

Wet toekomst pensioenen, Wtp.

Het MPG, Maritiem Platform Gepensioneerden, heeft afgelopen december gebruik gemaakt van haar hoorrecht, zoals vast gelegd in deze wet. Bij deze bijeenkomst werd het voorlopig transitieplan door het bestuur van het BpFK gepresenteerd. Na hoor en wederhoor had het MPG enig commentaar op punten uit dit voorlopige plan. Deze punten zijn in een brief aan het bestuur van het BpFK kenbaar gemaakt. Deze correspondentie en het transitie plan vindt U ook op onze website in het "leden portal".

Bij de ALV van het MPG in Vlaardingen op 18 juni 2024 was er een presentatie over de voortgang van de transitie en het 'invaren'. Deze presentatie van de pensioenadviseur, Hamadi Zaghdoudi staat ook op onze website.

JB



SECRETARIAATSMEEDEDELINGEN

Nieuwe leden: Geen

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

29 mei	Marin Partners Day	Wageningen
20 juni	Evaluatie Nationaliteitseis kapiteins	
21 juni	Beroepstak Commissie Zeevaartonderwijs	Scheveningen
22 juni	Zeekadetkorps Relatiedag	Lelystad
24 juni	Overleg Marin Scheepvaartveiligheid	
24 juni	Presentatie 700 jaar Loodsengeschiedenis	Scheepvaartmuseum Amsterdam
26 juni	Dagelijks Bestuur	Harderwijk
3 juli	Port Call Optimization	World Port Center Rotterdam
8 juli	Overleg Nationaliteits kapitein onderzoek	

Activiteitenkalender 2024

11 sept.	Bestuursvergadering	Kon. College Zeemanshoop Amsterdam
4 okt.	Safety on the North Sea 2050, i.s.m. Nautical Institute	MARIN, Wageningen

[Data onder voorbehoud].

Overleden leden:

C.A. den Rooijen	4 augustus 2024	
A.F.M. Remmers	3 augustus 2024	Nedlloyd
J. de Voogd	8 juli 2024	Nedlloyd
H.W. Vermaas	12 juni 2024	Shell Tankers
J.J. Bronsveld	25 december 2023	Nedlloyd

Internetlinks:

Wilt u meer lezen over een onderwerp?

Om het overtypen van de internetlinks die bij sommige artikelen in het blad zijn aangegeven te vereenvoudigen, kunt u het beste op de website de digitale versie bekijken. De links daarop kunt u aanklikken.

De websiteversie is in lage resolutie, maar wél in kleur.

De redactie ontvangt graag kopij en foto's voor de Notices.

- Heeft u iets meegemaakt dat u wilt delen met uw collega's. Serieuze onderwerpen zijn altijd welkom. Maar ook een bijdrage aan onze rubriek 'Hilarische verhalen'. Vroeger aan de bar werd het ene na het andere hilarische verhaal verteld, weet u nog? We hebben allemaal wel eens iets meegemaakt, dat de moeite waard is om nog eens over te (glim)lachen. Schrijf het eens op en stuur het naar de redactie.
- Nu hoe langer hoe meer goede foto's verdwijnen in commerciële beeldbanken waarvoor bij gebruik fors moet worden betaald, vragen we uw hulp. Foto's over ieder onderwerp aan boord zijn altijd zeer welkom.
- Ook als u uw mening over een onderwerp wilt geven, of over het blad zelf, neem dan eens contact op met de redactie.

De redactie is te bereiken via: **nvkk.notices@gmail.com** of via: **info@nvkk.nl**.





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 loods 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



4 oktober 2024

13:00 - 18:00

SYMPOSIUM:

The future has begun

SAFETY ON THE NORTH SEA 2050

MARIN, room Pacific, SOSc simulator



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT