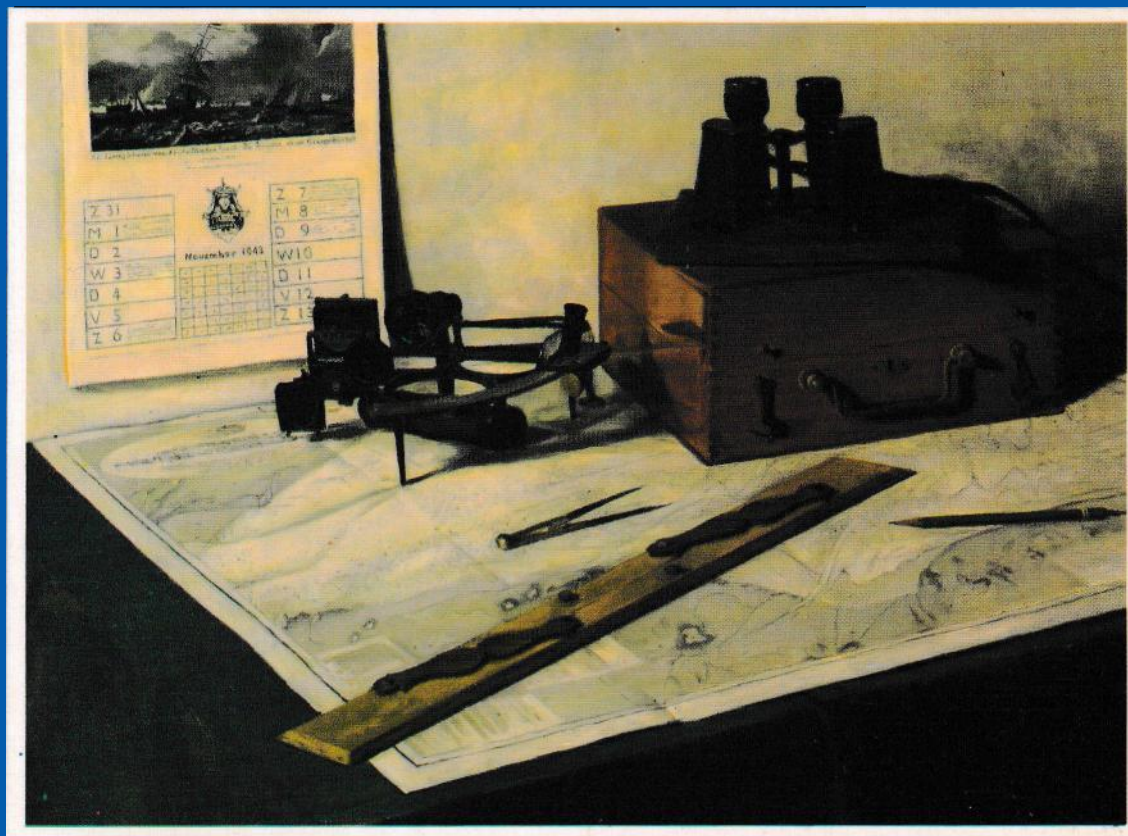


# VIJFTIG JAAR KAPITEINSVERENIGING 1943-1993



11.111-

w

NEDERLANDSE VERENIGING VAN  
KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ  
OPGERICHT 1943

DE SCHRIJVERS VAN DIT GEDENKBOEK ZIJN:

Kapitein H. J. BRANDENBURG, geboren 24-06-1921 te Hoek van Holland.  
Doorliep Zeevaartschool te Rotterdam.  
Aanvang zeemansloopbaan 20-04-1942 bij Erhardt & Dekkers.  
In dienst der Holland Amerika Lijn op 01-02-1946.  
Gezagvoerder van 15-07-1958 tot 26-04-1970.  
Havenmeester van Rotterdam van 1970 tot 31-12-1978.  
Erelid van de Kapiteinsvereniging, oud-bestuurslid.

Kapitein C. BRUIN, geboren 04-12-1917 te Rotterdam.  
Doorliep Zeevaartschool te Rotterdam.  
Aanvang zeemansloopbaan in 1938.  
In dienst der Rotterdamsche Lloyd op 02-08-1938.  
Gezagvoerder van 01-05-1956 tot 31-12-1972.  
Erelid van de Kapiteinsvereniging, oud-bestuurslid.

Kapitein G. KOEDIJK, geboren 07-04-1925 te Amsterdam.  
Doorliep Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam.  
Aanvang zeemansloopbaan in 1945.  
In 1947 in dienst der Holland West-Afrika Lijn der H.S.M.  
Gezagvoerder van 11-01-1955 tot 01-09-1985.  
Sedert 1965 gedetacheerd bij North Sea Ferries tot aan zijn pensionering.  
Erelid van de Kapiteinsvereniging, oud-bestuurslid.

Kapitein D. C. M. VAN DER KROFT, geboren 06-02-1925 te 's-Gravenhage.  
Doorliep Zeevaartschool te Scheveningen.  
Aanvang zeemansloopbaan 14-03-1946, aanvankelijk bij de Kustvaart maar ging spoedig  
over naar de Koninklijke Paketvaart Maatschappij.  
In 1948 overgegaan van de K.P.M. naar de Java China Japan Lijn.  
Gezagvoerder van 12-07-1961 tot 01-03-1983.  
Oud-bestuurslid.

I.S.B.N. nr. 90-  
9006214-9

# VIJFTIG JAAR KAPITEINSVERENIGING

DOOR  
H.J. BRANDENBURG  
C. BRUIN  
G. KOEDIJK  
D. C. M. VAN DER KROFT

1943 - 1993



NEDERLANDSE VERENIGING VAN  
KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ  
OPGERICHT 1943

# INHOUDSOPGAVE

Ten Geleide, kapitein J. de Jager; voorzitter .....	5
G. Koedijk:	
<b>Proloog en Voorspel .....</b>	<b>7</b>
De eerste oorlogsjaren in Engeland.....	11
Het tweede en derde oorlogsjaar.....	18
De "Maritime Courts" en de Raad voor de Scheepvaart .....	26
De oprichting van de Kapiteinsvereniging en de jaren tot 1950 .....	32
De Kapiteinsvereniging in het jaar 1945 .....	40
De eerste jaren na de oorlog .....	42
C. Bruin:	
<b>De koopvaardij tussen 1950 en 1960 en de Vereniging .....</b>	<b>47</b>
De onrustige toestand in Nederlands-Indië .....	50
Radarnavigatie .....	52
Zaken die ons bezig hielden.....	53
H. J. Brandenburg:	
<b>De jaren zestig , .....</b>	<b>59</b>
Ontwikkelingen binnen de Vereniging .....	63
Kapiteinsvereniging en de overheid .....	69
Contacten met overige organisaties .....	72
Wat hield ons bezig in de jaren zestig.....	74
C. Bruin:	
<b>De jaren zeventig .....</b>	<b>81</b>
De Nederlandse koopvaardij: 1970 tot 1980 .....	83
Het werk in de Vereniging .....	84
De Kapiteinsvereniging en haar verhouding tot de reders .....	87
D. C. M. van der Kroft	
<b>Ontwikkelingen gedurende de periode 1980 - 1992 .....</b>	<b>89</b>
Opleidingen en Projecten.....	92
Piraterij en verstekelingen .....	97
De ontwikkelingen in de scheepvaart en de Europese gemeenschap .....	102
Contacten met andere instanties .....	105

Maritiem Nederland in het jaar 2000 ..... 109

G. Koedijk: Epiloog ..... 117

Bijlage:

1. Onderscheidingen
2. Samenstelling van het bestuur.
3. Organisaties, stichtingen, verenigingen of werkgroepen waarin de Vereniging  
is vertegenwoordigd.....

Het schilderij, dat op de omslag is gereproduceerd, is destijds door de schilder, wijlen kapitein A. N. van Drimmelen, geschonken aan de Kapiteinsvereniging.

# TEN GELEIDE

Bij het maken van plannen voor de invulling van het vijftigjarig jubileum van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, werd het idee geopperd om de geschiedenis van de Kapiteinsvereniging op schrift te stellen.

Hiervoor waren schrijvers en financiën nodig.

Wij hebben vier gepensioneerde kapiteins bereid gevonden deze, voorwaar niet lichte, taak op zich te nemen. Het is de kapiteins H.J. Brandenburg, G. Koedijk, C. Bruin en D.M.C. van der Kroft gelukt om de verenigingsgeschiedenis zodanig te beschrijven, dat de kapiteins van heden, vooral de ouderen, al lezende, moeten beseffen dat zij de beschreven gebeurtenissen en veranderingen bijna allemaal in hun carrière hebben meegemaakt. Men gaat zich achteraf realiseren hoe ongelooflijk veel er heeft plaatsgevonden in een mensenleven. Het is een boek geworden over het zeemansleven van 2000 kapiteins zoals zij dat hebben beleefd.

Schrijvers hebben in onderling overleg de vijftig jaren geschiedenis onder elkaar verdeeld en dit op hun eigen wijze beschreven, na vele inspanningen, onder andere het doorwerken van archieven en afnemen van interviews.

Dankzij de sponsors is het ons mogelijk gemaakt dit boekwerk te laten drukken en uit te geven als een jubileumgeschenk voor onze leden en onze relaties. Het is dan ook op zijn plaats om van hieruit de, schrijvers en sponsors te danken voor hun inzet.

Gezocht werd naar de brongebieden die aanleiding hebben gegeven tot de oprichting van de Kapiteinsvereniging en schrijvers vonden deze in de crisisjaren en de Tweede Wereldoorlog.

Schrijvers leiden ons verder naar minder bekende zaken zoals de verhouding tot financiële vergoedingen tijdens het varen onder oorlogsomstandigheden, die belachelijk lijken tegenover de goede prijzen waarvoor de schepen aan de geallieerden werden verhuurd; de moeilijke en gevaarlijke omstandigheden waaronder moest worden getracht het gezag aan boord te handhaven tijdens het vervoer van Indonesische troepen door voornamelijk K.P.M.-kapiteins. Nieuwe, moderne navigatiemiddelen en -systemen evenals totaal nieuwe en gespecialiseerde schepen en laad/losmethoden, eisten de aandacht en aanpassing van hen, die leiding gaven aan boord van de schepen. De vereniging gaf hierin, door middel van artikelen en brochures, visie en advies. De kapitein die hiervan node nam, wist zich gesteund door het advies van collega's, die deze zaken bestudeerden en bediscussieerden.

Uit het verhaal blijkt duidelijk, dat de Kapiteinsvereniging, die uit protest tegen bestaande omstandigheden was geboren, zich heeft gevormd tot een organisatie van professionelen, die advies geeft aan de kapiteins omtrent de nieuwe omstandigheden en die zich ook laat horen over de praktische uitvoerbaarheid, vooral met het oog op de veiligheid, bij reders en de overheid.

Beschreven worden de moeilijke jaren die, ondanks de moderne technieken, de vele inspanningen van de zeevarenden, bemanningsreducties en regeringssteun, het behouden van een vloot onder Nederlandse vlag, mede door het “uitvlaggen”, een “loosing battle” lijkt te worden. De vloot is, in verhouding tot goedkope vlag landen, te duur, mede door bemanningskosten, want kwaliteit moet betaald worden.

Automatiseren, bemanningsreducties en goedkope gezellen zijn de instrumenten die de oplossing moeten brengen. Voor de Kapiteinsvereniging is het telkens weer een moeilijke gang met veel wikken en wegen om begrip te hebben voor de economische noodzaak waarbij de veiligheid aan boord en op zee toch moet worden gehandhaafd, neen, verbeterd moet worden.

De sterk veranderende positie van de kapitein speelt hierbij een belangrijke rol. In de geschiedenis van de Kapiteinsvereniging is de geweldige evolutie neergelegd van de zeescheepvaart over de laatste vijftig jaren.

Een Nederlandse zeescheepvaart, die in ons land altijd jonge mensen heeft kunnen boeien om een carrière op te bouwen op zee en eveneens vele goede krachten afleverde aan de gehele maritieme infrastructuur.

Ondanks de vele tegenslagen, die wij momenteel in de Nederlandse koopvaardij ondervinden, spreken wij de wens uit dat dit boekwerk niet het laatste document mag zijn in onze rijke maritieme historie. Een saluut aan allen die de koopvaardij hebben gediend en alsnog gaan dienen!

Kapitein J. de Jager  
Voorzitter

# PROLOOG EN VOORSPEL

G. KOEDIJK

De “Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins 1943” werd, zoals algemeen bekend, opgericht tijdens de Tweede Wereldoorlog en wel te Londen op zaterdag 1 juli 1943, nadat op 21 juni 1943 een aantal te Londen en omgeving verblijvende kapiteins een gestencilde circulaire had verspreid onder de Nederlandse gezagvoerders, die in Engelse havens verbleven.

De eerste vergadering, in feite de oprichtingsvergadering, werd gehouden in “The Netherlands House” te Londen en deze vergadering werd voorgezeten door kapitein K.C. Dekker, bij afwezigheid van kapitein A. Meinsma, één der initiatiefnemers.

In het archief van de vereniging bevindt zich een vergeeld stuk papier, waarop destijds 36 handtekeningen van aanwezige kapiteins werden gezet, waarmede zij te kennen wilden geven akkoord te gaan met het plan van Oprichting Vereniging Gezagvoerders in U.K., zoals zij toen aanvankelijk stelden, want hun ambities gingen toen nog niet direct wereldwijd.

Op de vraag “Waarom een kapiteinsvereniging” in een tijd, waarin alle krachtsinspanningen gericht waren op het voeren van een oorlog tegen Duitsland, Italië en Japan, die op het tijdstip van de oprichting reeds bijna vier jaar duurde, althans wat het Europese krijgstoneel betreft, wil ik uitvoerig terugkomen.

Het jaar 1993 is dus het herdenkingsjaar, waar wij, leden van deze vereniging even stil willen staan bij het feit, dat een halve eeuw geleden de Kapiteinsvereniging werd opgericht door de 36 genoemde kapiteins, in het Verenigd Koninkrijk onder de slechtst denkbare omstandigheden.

Er moeten goede redenen zijn geweest om hiertoe over te gaan, die helaas niet alle werden genoemd in de eerste notulen. Het siert de oprichters, dat zij in die notulen slechts spraken over de handhaving van de oorlogs-inspanning voor de bevrijding van ons vaderland en het handhaven van de discipline aan boord, die kennelijk veel te wensen overliet.

Het moet toch in die tijd een belangrijke stap zijn geweest, die oprichting, want een viertal oprichters, de kapiteins Meinsma, De Neef, Schneider en Visser, hebben in een persoonlijk gesprek met de toenmalige minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, P. Kerstens in Londen hun beweegredenen tot oprichting van een nieuwe Kapiteinsvereniging uiteengezet. De minister was weinig enthousiast en dacht nog de oprichting te kunnen voorkomen door voor te stellen een gezagvoerder te doen opnemen in het Bestuur van de bestaande Vereniging van Gezagvoerders en Officieren ter Koopvaardij, die was voortgekomen uit de in 1901 opgerichte “Bond van Nederlandsche Stuurlieden ter Koopvaardij”.



Gelukkig hebben de oprichters hun plannen doorgezet, mede door hun mening, dat de positie van de kapiteins, als gevolg van de oorlogstoestand en de zware inspanningen, die zij zich moesten getroosten, steeds zwaarder werd en zij in de uitoefening van hun belangrijke functie onvoldoende steun genoten van autoriteiten en organisaties aan de wal.

Vijftig jaar Kapiteinsvereniging is alleszins een reden om een gedenkboek het licht te doen zien over de periode 1943 tot 1993. Een gedenkboek, dat over mensen zal gaan. Kapiteins, die toen, in 1943, en nu in 1993 ruim voldoende gemeenschappelijke belangen hadden en nog steeds hebben, om een Vereniging te vormen, die deze belangen moet behartigen.

In de laatste twintig jaar zijn er talrijke gedenkboeken verschenen, die bijna altijd over de Tweede Wereldoorlog, over schepen, reders en maatschappijen handelden, slechts bij uitzondering over de Koopvaardij, die Vierde Krijgsmacht uit de oorlog, in het algemeen.

Hoewel deze gedenkboeken, vaak in voortreffelijke uitvoering, zeer zeker op prijs werden gesteld, willen wij, schrijvers van dit gedenkboek, ons bezighouden met de ruim 2000 kapiteins ter koopvaardij, die samen in de afgelopen vijftig jaar de geschiedenis van de Vereniging hebben geschreven.

Waarom een boek over Kapiteins? Het antwoord op die vraag zou moeten luiden: - omdat wij ons verwant voelen en ongewild toch een gemeenschap vormen. Een gemeenschap van kapiteins, die samen, wat men in het Engels "een Brotherhood of the Seven Seas" noemt, vormen.

Van die 36 gezagvoerders van het eerste uur zijn de namen bekend en enkelen van hen zijn zelfs nog in leven. Hun werk leeft voort, ook vandaag nog, namelijk het doel van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij: het behartigen van de belangen van Nederlandse koopvaardij kapiteins, het versterken van het gemeenschapsgevoel en het aankweken van vriendschap onder hare leden, zoals in de Statuten van 1943 werd vastgelegd.

Dit gedenkboek is dan ook een hommage aan die oprichters en aan allen, die bij de uitoefening van hun beroep in de laatste vijftig jaar het grootste offer moesten brengen.

## **HET VOORSPEL**

Reeds ver vóór de Tweede Wereldoorlog bestond kennelijk onvrede met de positie van de kapitein en vele gezagvoerders meenden, dat hun toenmalige vereniging van Gezagvoerders en Officieren ter Koopvaardij, hun belangen onvoldoende behartigde.

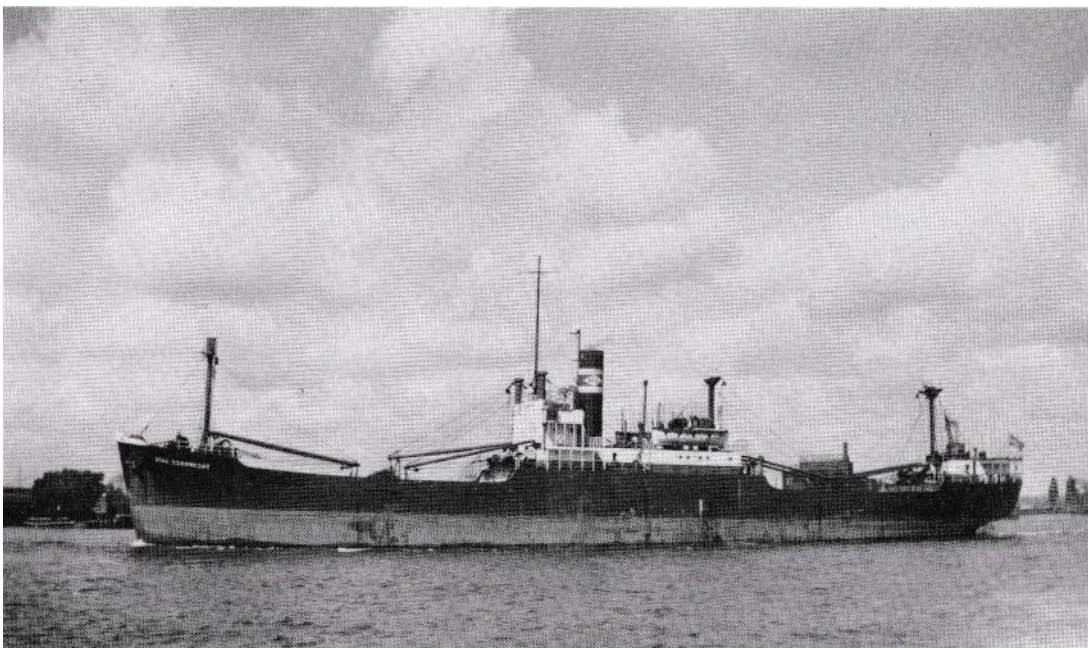
De Nederlandse scheepvaart verkeerde van 1929 tot 1937 in een zware economische crisis, die werd ingeluid door de beurskrach van 24 oktober 1929, en waarvan de gevolgen vrijwel wereldwijd zéér ingrijpend waren.

Talrijke schepen van de bekende maritieme landen werden opgelegd of verkocht. Vele zeevarenden verloren hun baan en zij, die konden blijven varen, zagen in het gunstigste geval, hun promoties de mist ingaan of werden zelfs voor jaren teruggezet in rang. Die jaren van

zware economische crisis hebben bij de toen varende generatie diepe sporen achtergelaten. Velen, vooral in de lagere rangen, verlieten de zeevaart en zochten een ander bestaan. Het was voor onze generatie kenmerkend, dat in de jaren direct ná de Tweede Wereldoorlog, in de messrooms van de schepen vrijwel dagelijks herinneringen werden opgehaald uit, wat men toen nog noemde “de crisisjaren” en wat die betekend hadden voor die oudere generatie en hun gezinnen.

Van 1937 tot 1939 daagde er wat licht op de kim en kon het aantal varende schepen weer belangrijk worden uitgebreid, zij het dat dit alles in het licht kwam te staan van de grote internationale spanningen, vooral door het opkomende nationaalsocialisme in Duitsland; waar Adolf Hitler sedert 1933 aan de macht was.

Na een reeks van territoriale grensschendingen in Centraal-Europese landen in de jaren 1938 en 1939, werd op 1 september 1939 aan Adolf Hitler en zijn trawanten een ultimatum gesteld, waarop niet werd geantwoord, zodat op 3 september 1939 het Verenigd Koninkrijk zich in staat van oorlog bevond met Duitsland en de Tweede Wereldoorlog, die bijna zes jaren zou duren en vele miljoenen mensenlevens eiste, begon.



*Vrachtschepen van voor de oorlog waren er nog velen zoals deze kolengestookte “Stad Dordrecht” van de Halcyonlijn N.V. Zij mat 342 x 50 x 25,6 voet en had tonnages van 3.781 brt.; 2.321 nrt. Met een draagvermogen van 1900 ton. Dit schip was 10 mei 1940 in Nederland, maar voer onder eigen vlag met Nederlandse bemanning. Op 13 november 1944 voer zij in de Kielerbocht op een mijn en ging verloren.*

Van september 1939 tot mei 1940 trachtte de Nederlandse regering door een strikte neutraliteit politiek te volgen, buiten het oorlogsgeweld te blijven. Deze politiek, die later in de geschiedschrijving sterk is verguisd, werd een struisvogel politiek genoemd. De toenmalige Nederlandse regering verzuumde de koopvaardij-schepen voor te bereiden op een mogelijke deelname aan de oorlog. Slechts een nu belachelijk aandoende cursus “Handelsbescherming” werd door de Koninklijke Marine in allerijl georganiseerd tussen maart 1939 en mei 1940, waardoor toch nog ongeveer 2000 koopvaardij-officieren enig inzicht konden verkrijgen in de kennis van wat men toen noemde “zelfbeveiliging van de schepen”.

Deze kennis bleek tijdens de gevechtshandelingen op zee volkomen onvoldoende en vooral in de eerste maanden van de oorlog gingen vele Nederlandse zeevarenden door een hel. De internationale scheepvaart routes werden belaagd door tientallen in het geheim gebouwde onderzeeërs en oppervlakte schepen.

Honderden schepen werden vooral in de eerste jaren naar de kelder geschoten, met verlies van duizenden mensenlevens. Velen stierven een verschrikkelijke dood, soms na wekenlange tochten in open boten. In de geschiedenis moet men lang teruggaan om voorvallen of zeeoorlogen te vinden, waarin zoveel offers werden gebracht door één generatie zeelieden.

De Nederlandse koopvaardij schepen waren in mei 1940 onbewapend en bewapening was dus na de Duitse inval in Nederland een dringende zaak. Dit werd aardig geïllustreerd toen koning George VI, onverwacht, een bliksembezoek bracht aan Hull en daarbij ook een Nederlands schip bezocht van de N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij en aan de kapitein te kennen gaf graag met de bemanning te willen kennismaken. De gehele bemanning werd aan dek geroepen op luik 3 en nadat de koning met hen had kennisgemaakt, riep de kapitein spontaan uit: “Jongens, even een hoeraatje voor de koning, we krijgen een kanon!”

Niet onvermeld mag blijven dat door de initiatieven van de Koninklijke Marine, in de jaren vlak voor de Tweede Wereldoorlog, de berichtgeving per radio in code aan de zich buitengaats bevindende schepen goed van de grond is gekomen, zodat op 10 mei ruim 90% van alle zich toen op zee bevindende schepen onder Nederlandse vlag van de inval van de Duitsers in Nederland kennis konden nemen en maatregelen konden nemen om uit de handen van de agressor te blijven. Vele schepen wisten Engelse, Amerikaanse of bevriende havens te bereiken om instructies af te wachten, nu hun bestemming veelal veranderd was. De eerste weken na de bezetting van Nederland was voor de Nederlandse zeevarenden uiteraard een tijd van grote spanning. Bezorgdheid over het lot van hun gezinnen en familie in Nederland, de onzekere toekomst en het gevaar op zee zorgden hier en daar voor problemen, voornamelijk onder de gezellen aan boord. In het vaderland brak voor de achtergebleven gezinnen een zenuwslopende periode van vijf, soms zes moeilijke jaren aan. Later, na de capitulatie in maart 1941 overkwam hetzelfde aan de in het voormalige Nederlands-Indië wonende gezinnen. Vrouwen en kinderen werden gedurende de gehele Japanse bezetting en afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden, zelfs nog langer, in interneringskampen opgesloten.

Dit gedenkboek wil zich niet specifiek bezighouden met de vele scheepsrampen uit de oorlogsjaren. Een aantal schrijvers heeft zich uitvoerig beziggehouden met de oorlogvoering ter zee en de lotgevallen van de meeste onfortuinlijke schepen zijn na soms jarenlange studies tot in detail bekend geworden en beschreven.

Zeker is, dat in de Tweede Wereldoorlog, van de ruim 850 schepen onder Nederlandse vlag er ongeveer 400 verloren gingen. Vele duizenden Nederlanders en andere buitenlandse opvarenden verloren het leven door vijandelijke actie.

De verliezen in mensen en schepen zijn niet exact weer te geven. Vele schepen gingen verloren zonder dat men daarvan melding kon maken, in verafgelegen gebieden. Vaak met man en muis. Zelfs de studie van de vijandelijke documenten, zoals die van Tambach, hebben niet alle verdwijningen kunnen oplossen. De zee-historicus K.W.L. Bezemer heeft in zijn uitvoerige “Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog” getracht een volledig beeld van die oorlogvoering te schetsen. In het voorwoord van dit boek schreef Prof. Dr. Lou de Jong, heel zuinigjes over dit stuk oorlogvoering ter zee: “Deze Nederlandse koopvaardij verdient een monument in boekvorm”, daarmee onbedoeld onderstrepende dat de operationele inzet van de Nederlandse koopvaardij in de oorlog van 1939 tot 1945 beslist onderbelicht is gebleven.

Laatstgenoemde Prof. Dr. De Jong, die op verzoek van de Nederlandse regering na de oorlog de “Geschiedenis van het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog” schreef, kreeg bij het verschijnen van deel 9 II een storm van kritiek over zich heen uit de Nederlandse scheepvaartkringen voor de summiere wijze, waarop hij zijn stukje geschiedenis over de koopvaardij in slechts enkele tientallen bladzijden afdeed.

Hoewel Bezemer in zijn boek over de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog zeer uitvoerig de geschiedenis heeft geschreven, was hij hier en daar wat slordig met namen en feiten, zodat een deel 3 nodig was om alle correcties weer te geven. Toch heeft hij recht doen wedervaren aan de Nederlandse zeeman uit de oorlog en dat is zijn grote verdienste.

De kapiteins, die na de oorlog, geslagen maar gelouterd, terugkeerden in het vaderland hebben geen boeken geschreven maar elk op hun eigen wijze dit stuk aangrijpende levenservaring trachten te verwerken.

Maar daarmee lopen we te ver vooruit op datgene wat we vast willen leggen over het begin van de oorlog in 1940.

## **DE EERSTE OORLOGSJAREN IN ENGELAND**

De zeevarenden van 1940, die na enkele dagen of weken Engeland bereikten, bemerkten aan den lijve, dat men in Engeland niet met bloemen op hen stond te wachten. “There was a war

on!” was daar het devies. Bij aankomst in Engeland vond een onderzoek plaats naar de antecedenten en de politieke betrouwbaarheid aan boord van de schepen. Soms werden sommige opvarenden nog nader gescreend door de Immigration Officers of zelfs de M15, de Engelse geheime dienst. Het aantal politiek onbetrouwbaren uit die periode is niet bekend. Wel is bekend, dat enkelen werden geïnterneerd op het eiland Man, in de Ierse Zee. Waarschijnlijk is dat er onder de koopvaardijmensen weinig N.S.B.ers hebben gezeten.

Hoewel de autoriteiten in Engeland, direct na de inval in Nederland door de Duitsers, weinig toeschietelijk waren jegens onze landgenoten, lieten zij uiteraard wel een begerig oog vallen op de honderden schepen, die door het lot in hun schoot werden geworpen, waarbij vooral de grote passagiersschepen en de tankers begrijpelijkerwijze veel belangstelling trokken.

De op 10 mei 1940 in Engeland verblijvende reders, zoals D. Hudig, S.M.D. Valstar, C.C. Gischler en P. Dijkstra, slaagden er in, reeds enkele dagen na de overval in Nederland, met behulp van de Nederlandse ambassadeur een Nederlandse Scheepvaart Commissie op te zetten, die tot taak zou krijgen te bezien hoe de Nederlandse schepen tegen betaling in de vaart konden worden gehouden in de oorlog, voorzover ze niet direct bij de oorlogvoering werden betrokken. Bovendien was het zaak om te voorkomen dat de schepen “zonder meer” zouden worden ingezet door de Engelse regering.

Enkele dagen na de capitulatie van Nederland werd de Nederlandse ambassadeur in Londen reeds gemachtigd namens de regering op te treden in de uitvoering van de Zeeschepen-vorderingswet 1939 en de Wet Behoud Scheepsruimte 1939 en dat was de directe aanleiding tot het oprichten van de eerdergenoemde Nederlandse Scheepvaart Commissie, die aanvankelijk als adviseurs optraden van genoemde ambassadeur.

De bijzondere belangstelling van de Engelsen voor de Nederlandse vloot bleek reeds op 16 mei 1940, dus een dag na de capitulatie, toen een aantal “governors” van de Board of Trade zich meldden bij de Scheepvaart Commissie om hen mede te delen, dat de facto Nederland nu bezet gebied was en dus vijandelijk gebied. Dit had als directe consequentie, dat alle verzekeringen, met name op de vloot afgesloten, te Londen ongeldig waren geworden. Dit paste prachtig in het scenario van de Scheepvaart Commissie, die toen officieel “Netherlands Shipping & Trading Committee Ltd.” ging heten. Dit was een uitvloeisel van het feit, dat direct een z.g. “custodian” moest worden benoemd, om te voorkomen dat de Nederlandse schepen onverzekerd zouden zijn. Het was wel oorlog maar de economische belangen stonden steeds voorop. Verbazingwekkend, dat de Nederlandse regering vóór de inval van de Duitsers, aan deze mogelijkheid niet heeft gedacht, eventueel door middel van een noodwet.

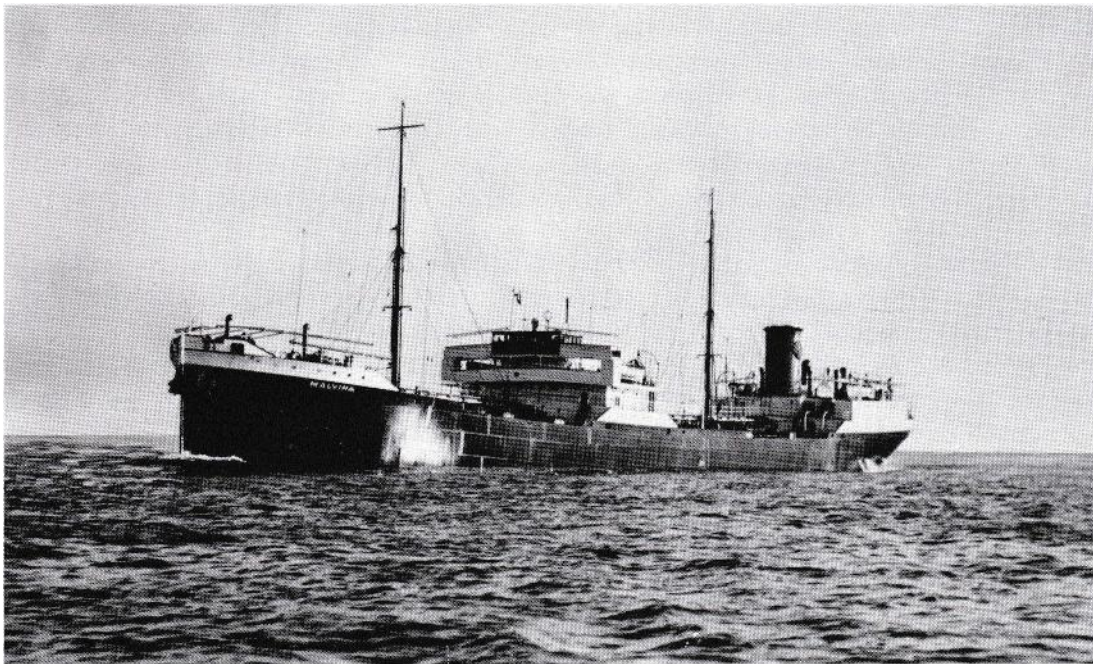
De toenmalige minister Steenberghe reageerde vrij snel door de “Shipping”, zoals deze organisatie al direct werd genoemd, te machtigen (i.p.v. de ambassadeur te Londen) de “custody” (beheer) over de Nederlandse schepen te gaan voeren.

De opeenvolging van gebeurtenissen bij het optreden van de “Shipping” leek te verlopen volgens een vastgesteld scenario. Het was dan ook te mooi om waar te zijn:

een aantal topfunctionarissen van de Nederlandse rederijen waren “toevallig” bij het uitbreken van de oorlog in Londen en stichtten samen op initiatief van de ambassadeur een Scheepvaart Commissie, de latere N.S.T.C. Ltd., die tien dagen later beheerder werd van een groot deel van de Nederlandse vloot, met uitzondering van de vloot in Nederlands-Indië en een deel dat in de Verenigde Staten werd beheerd.

Toen de “Shipping” ook nog werd belast met de lossing en eventuele verkoop van de ladingen in de schepen, die in de Engelse havens binnenkwamen of reeds daarnaar op reis waren, was het plaatje voor de “Shipping” rond, zij het dat de Engelsen, die aanvankelijk weinig waardering hadden voor de Nederlandse regering, die hun inziens te vroeg had gecapituleerd, deze oplossingen niet aan de hand deden met charitatieve bedoelingen.

De Engelse autoriteiten hadden echter reeds op 16 mei 1940 laten weten dat zij bijzonder geïnteresseerd waren in de Nederlandse tankers en de grote passagiersschepen en verzochten om een gedetailleerde opgave, die opzettelijk met grote vertraging werd verzonden en later nog eens werd herzien na ruggenspraak met de Nederlandse regering, die het beheer liever in eigen handen zou hebben gehouden. Voor de Britse regering was dit niet aanvaardbaar,



*Een vooroorlogse tanker, de “Malvina” van de NV Petroleum Mij, “La Corona” (Shell). Met haar afmetingen van 451 x 62 x 34 voet behoorde zij tot de grootste tankers die Nederland toen bezat. Zij was 8.245 brt; 4.784 nrt. Met een draagvermogen van 12.658 ton. Deze in 1931 door Feyenoord gebouwde tanker kwam aan geallieerde zijde de oorlog veilig door en werd in 1959 voor sloep verkocht.*

omdat de gehele Britse vloot bij het uitbreken van de vijandelikheden onder beheer van de Britse regering was gekomen.

Er werd op korte termijn overeenstemming bereikt over de verhuur (charter) van een 15-tal meest oudere passagiersschepen, voornamelijk van de rederijen “Mij Nederland”, de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, de V.N.S., de K.P.M. en de K.N.S.M.

Het succes van de Commissie leden van de “Shipping” werkte aanstekelijk op een aantal topfunctionarissen uit de rederswereld, die van heinde en ver naar Londen kwamen om hun diensten aan te bieden.

De Commissie werd daarna tot 11 leden uitgebreid en kwam tot een taakverdeling op het gebied van de handel, de scheepvaart, personeelszaken en technische zaken.

Op de Nederlandse vloot werd het oprichten van een Scheepvaart Commissie met verregaande bevoegdheden op elk gebied van de Nederlandse scheepvaart niet met gejuich ontvangen.

De vele kapiteins, die met hun schepen geen thuishaven meer hadden na de capitulatie, moesten in Engeland hun tweede thuishaven vinden. Zij bemerkten ongetwijfeld een andere maritieme cultuur. Kapiteins hebben in Engeland, vooral bij de “gewone man” in hoog aanzien gestaan. De verhouding tot de reders lag in Engeland anders dan in Nederland. De Nederlandse kapiteins kregen in Engeland meer te maken met functionarissen van het derde en vierde echelon. In de boardrooms werden zij weinig gezien. Toch zal de Engelse maritieme cultuur verfrissend hebben gewerkt op de Nederlandse verhoudingen. Voornamelijk omdat de Engelsen reeds lang de Masters Society kenden, alsmede de Honorable Company of Master Mariners, die in bijna alle grote havens eigen vestigingen hadden.

Elke Engelsman kent de maritieme geschiedenis van het land. Zeehelden uit vroeger tijden zijn legendarische figuren geworden en spreken sterk tot de verbeelding. De Engelsen kenden maar één man aan boord en dat was de kapitein. De in 1940 varende kapiteins zullen spoedig hebben gemerkt, dat zij in niets onderdeden voor hun Britse collega's en het voordeel hadden, dat zij bij hun opleiding meer algemene vorming hadden gekregen. Vooral de talenkennis van Nederlandse gezagvoerders maakte altijd diepe indruk.

Het werk van de kapiteins werd direct na de capitulatie van Nederland zeer bemoeilijkt door de vele gevallen van dienstweigering, desertie en andere overtredingen van het Koninklijk Besluit van 6 juni 1940, dat een poging was om te kunnen optreden tegen dienstweigeraars en deserteurs. Door het ontbreken van sancties kon de Nederlandse overheid weinig tegen hen uitrichten. Op de Engelse schepen was wel degelijk een vaarplichtwet van toepassing sedert het begin van de oorlog en deze wet was ook van toepassing op de Nederlandse schepen, die door Engeland waren gecharterd ten behoeve van de oorlogvoering.

De Britse overheid erkende de Koninklijke Besluiten van de Nederlandse regering niet. Het is later in de Parlementaire Enquête, naar het beleid van de regering in de oorlogsjaren,

uitvoerig aan de orde geweest. De grote vraag was of een regering van een parlementaire democratie als Nederland “overnight” haar zetel kan verplaatsen naar het buitenland en daar zonder wettelijke voorzieningen met Koninklijke Besluiten verder kan “regeren”.

Terugblikkend naar de eerste zes maanden na de capitulatie van Nederland, nu inmiddels al weer meer dan een halve eeuw geleden, lijkt het zeer aannemelijk, dat de Nederlandse zeelieden in Engeland, maar ook in de Verenigde Staten en Canada, voor alles een gevoel van ontgoocheling moeten hebben gehad.

De meesten zullen zijn overvallen door de oorlog en abnormale toestanden, die daardoor werden geschapen. Het instellen van een vaarplicht, door de gevluchte Nederlandse regering in Engeland, moet voor de vrijheidslievende Nederlandse zeeman als een dwangbuis hebben gewerkt. Het varen op zee werd, zeer terecht, als levensbedreigend ervaren. Een veilige aankomst in de haven van bestemming kon niemand garanderen. De Duitse onderzeeërs en hulpkruisers lagen rondom de Britse eilanden te wachten op hun prooi. Tussen mei en oktober 1940 brachten de Duitse U-boten ruim 260 schepen tot zinken in de West-Europese wateren. Het is logisch dat dit tragische nieuws niet voor insiders, als zeelieden, verborgen kon blijven.

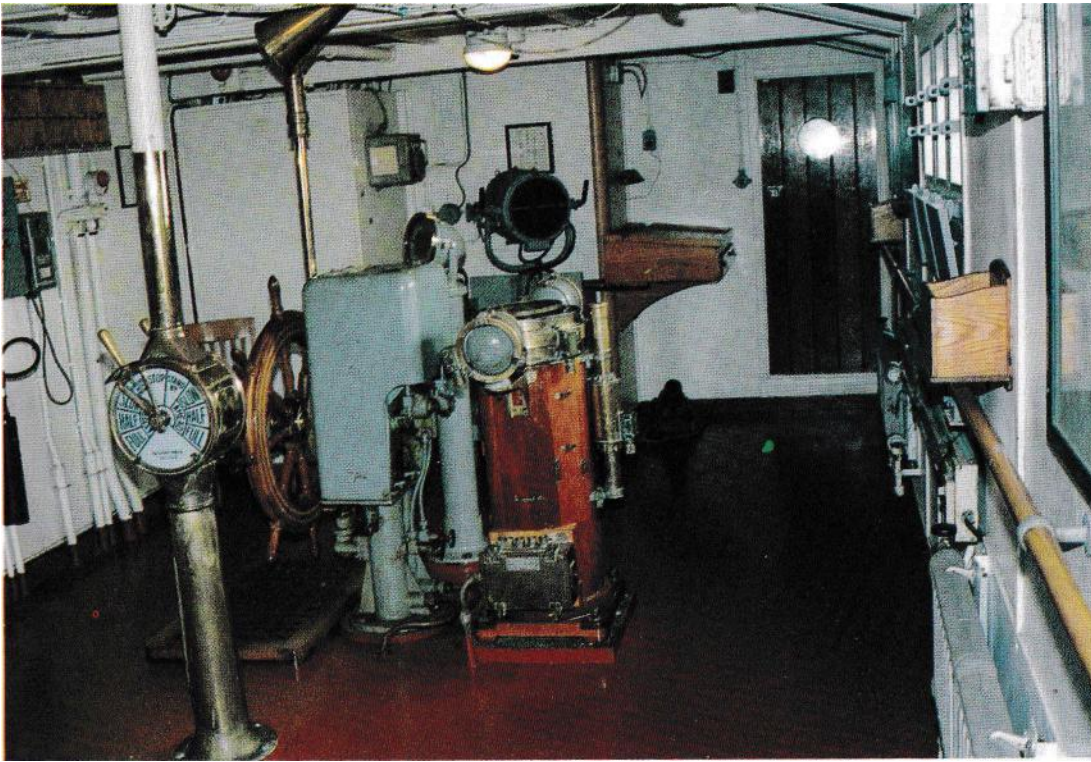
Menig zeeman zal zich na de smadelijke nederlaag, die de Duitse legers Engeland en Frankrijk toebrachten, hebben afgevraagd of Engeland in staat kon worden geacht terug te slaan. Het was al spoedig te voorzien, dat de Tweede Wereldoorlog niet in enkele maanden zou worden beslist, hetgeen betekende, dat de Nederlandse zeevarenden voor zéér lange tijd hun gezinnen en familieleden in bezet Nederland niet zouden zien en geen levenstekenen van hen konden ontvangen.

Het gemak, waarmede sommige schrijvers van na de oorlog, vaststelden, dat de Nederlandse koopvaardij in dienst werd gesteld voor, wat men noemde, de geallieerde zaak, is ook nu nog verbluffend. Het is duidelijk dat ook de regering met het stichten van de Nederlandse Scheepvaart Commissie nog heeft gedacht, dat de vloot tegen een goede prijs in dienst kon worden gesteld, onder Nederlands beheer, hetgeen dan als een bijdrage aan de oorlogvoering zou kunnen worden aangemerkt.

Helaas hebben zij moeten ontdekken, dat ook de Engelsen konden rekenen en het is niet te betwijfelen dat de Engelsen deze manoeuvres van de regering in Londen, nauwlettend hebben gadeslagen en een rol hebben gespeeld bij het totstandkoming van de serie maatregelen, die de Nederlandse regering in ballingschap onder Engelse regie moest afkondigen. Maatregelen, die de Nederlandse zeeman moesten dwingen tot het aangespen van het harnas voor onbepaalde tijd.

Het varen voor Engeland of liever voor de geallieerde zaak, was in die tweede helft van 1940 allereerst het openhouden van de ravitaillingslijnen van Engeland. Elke zeeman moet hebben gezien in die eerste maanden, dat Engeland allerminst was toegerust voor de oorlog tegen de Duitsers, die zeven jaren de tijd hadden gekregen om hun snode plannen te smeden tegen de West-Europese landen.





*Het vooroorlogse stuurhuis bevatte gewoonlijk niet veel meer dan een stuurwiel, een magnetisch kompas, een telegraaf en een aantal spreekbuizen, dan wel een telefoon.*

*Het hier getoonde stuurhuis van een Victoryschip, dus van kort na de oorlog heeft al een gyrokompas, wat op vooroorlogse schepen vrijwel niet voorkwam.*

Men kan zich geheel verplaatsen in de denkwereld van menige Nederlandse zeeman uit die dagen, plotseling ingelijfd door een “vreemde” mogendheid als frontsoldaat-op-zee op meest onbewapende schepen, zich afvragende of dat wel zijn taak was en of die taak, hoe schoon ook bezongen door de media, waard was zijn leven op het spel te zetten.

De geldende loon- en arbeidsvoorwaarden werden bevroren en de z.g. “war bonus” van f 5,-- per maand was in onze ogen een lachertje.

Ook het feit, dat men bijna niet meer terug kon vallen op zijn eigen rederij en niet wist, op welke wijze de verdiende gage, in Nederland zou worden uitbetaald, heeft ongetwijfeld weinig bijgedragen aan hun gemoedsrust.

Indien men in het licht van het bovenstaande het aantal gevallen van dienstweigering of zelfs desertie leest, dan moet men toch vaststellen, dat het overgrote deel van de Nederlandse koopvaardij-officieren en gezellen hun plicht hebben gedaan, zij het dan meer uit loyaliteit tegenover hun medeopvarenden en hun rederijen dan uit liefde voor de geallieerde zaak.

Naarmate de oorlog voortduurde kreeg echter de Nederlandse zeeman meer waardering voor de wijze, waarop vooral de Engelsen zich hun lot aantrokken. De Engelsen in het algemeen hadden later veel waardering voor de Nederlandse zeeman.

Dit bleek o.a. uit het gelijkschakelen wat voorzieningen betreft van de Engelse en Nederlandse zeelieden. Eind 1940 reeds stonden alle wal-voorzieningen voor de laatstgenoemden open. Ook werden Nederlandse kapiteins en officieren door de Britse regering onderscheiden wegens moedig gedrag op zee.

De Nederlandse minister-president Dirk Jan de Geer, die op 13 mei 1940 naar Engeland was uitgeweken met de overige ministers, bleek al spoedig een zwakke figuur in dit “oorlogskabinet” en stond zelfs een vrede met Hitler voor, hetgeen hem zeer verdacht maakte in de ogen van de Britse regering. In september 1940 trad hij af en werd opgevolgd door Pieter Sjoerd Gerbrandy, die zich teweer had gesteld tegen het défaitisme van De Geer. Deze laatste vluchtte in februari 1941 zelfs op reis naar Nederlands-Indië via Lissabon naar Nederland met hulp van de Duitsers. Na de oorlog werd hij door de Bijzondere Raad van Cassatie veroordeeld tot een jaar voorwaardelijke gevangenisstraf, ontslag als Minister van Staat en andere functies. Zijn optreden in 1941 heeft onder de zeelieden veel verontwaardiging gewekt mede door vergelijking met datgene, wat van hen in de oorlogvoering werd geëist.

De Engelsen maakten, waar zij dit konden, korte metten met Nederlandse deserteurs en zij verdwenen via Engelse rechtbanken veelal naar de beruchte Pentonville gevangenis in Londen.

Het drong pas laat door tot de Nederlandse regering dat er vele tientallen Nederlandse zeelieden in de gevangenis zaten en ook vanuit de “Shipping” werden pogingen ondernomen hen zo niet vrij te krijgen, dan toch hun lot dragelijker te maken. Op 1 augustus 1940 heeft Gerbrandy zich reeds tot de Britse regering gewend om zijn bezorgdheid over het veroordelen en interneren van zovele Nederlandse zeelieden kenbaar te maken.

Zijn gesprek had tot resultaat dat de Nederlandse Centrale Inlichtingen Dienst, die in juli 1940 werd opgericht, bij verdere interneringen zou worden ingelicht. De juiste getallen van desertie en dienstweigering zijn niet bekend geworden maar men spreekt in diverse rapporten van 6 tot 8% van in totaal 12.000 zeevarenden van Nederlandse schepen te eniger tijd dienst hebben geweigerd en dat zou dus neerkomen op een gemiddeld aantal van 900 zeevarenden. Deskundigen weerspreken dit later.

De meesten hunner werden voortijdig, na hun veroordeling, weer op een schip geplaatst, mede dank zij een procedure, die opgezet werd op initiatief van de Netherlands Shipping & Trading Committee en waarbij een onderzoek in alle gevallen van desertie of dienstweigering plaatsvond door het Bureau Koopvaardijzaken van de Koninklijke Marine.

Het kwam erop neer, dat men gedroste schepelingen, op verzoek van de kapitein weer aan boord kon plaatsen en bij veroordeling voor de keus stelde in plaats van de detentie weer te

gaan varen. De “Shipping” stelde een aantal gezagvoerders aan als inspecteurs, die tot taak kregen de schepen bemand te houden. Eind 1940 werden de veroordeelden niet naar de gevangenis gestuurd maar naar een interneringskamp.

Voorzover wij weten, zijn nimmer kapiteins betrokken geweest bij gevallen van desertie of dienstweigering. Na 1943 toen de krijgshandelingen zich hadden uitgestrekt over vier continenten nam het aantal gevallen van desertie af, mede omdat de geallieerden het antwoord hadden gevonden op de aanvallen op konvooien door de onderzeeërs.

## **HET TWEEDE EN DERDE OORLOGSJAAR**

Het varen in konvooien was voor de Nederlandse kapiteins tijdens de Tweede Wereldoorlog een geheel nieuwe ervaring. Voor de snelle Nederlandse schepen betekende dit meestal aanpassen aan een lagere gemiddelde snelheid, hetgeen nog al eens een punt van kritiek uitlokte. De samenstelling van de konvooien en het escorteren door goedbewapende schepen van de Britse Navy wekte echter vertrouwen.

Vooraf toen de Verenigde Staten uiteindelijk op 15 september 1941 aan de z.g. Almogendheden de oorlog verklaarde, en de Canadese en U.S. Navy bij de escortering werden betrokken en een net van konvooibegeleiding over de Atlantic werd gelegd via IJsland, liepen de verliezen drastisch terug.

In 1941 breidde de invloed van de Duitse onderzeeërs zich geleidelijk uit naar de Stille Oceaan en de Zuidelijke Atlantische Oceaan. Vele schepen vielen ten offer aan de eerdergenoemde raiders, een navolging van de Duitse “uitvinding” uit de Eerste Wereldoorlog. Het waren ogenschijnlijk onbewapende koopvaarders, die echter hun bewapening van kanonnen en torpedolanceerbuizen hadden verborgen achter camouflage-schotten en andere bouwsels.

Bovendien voeren zij veelal onder een valse vlag en konden daardoor vaak schepen onder geallieerde vlaggen vrij dicht naderen.

De Duitsers bleken zeer vindingrijk op dit gebied en hadden een twaalftal schepen van dit type varen, die bij voorkeur alleen varende, licht bewapende schepen aanvielen en konden vernietigen. Later werd jacht gemaakt op deze schepen en konden er een aantal worden opgespoord en vernietigd.

Na de inval van Hitler in Rusland op 22 juni 1941, gevolgd door een aanvankelijk zeer snelle opmars tot op enkele honderden kilometers van Moskou eiste Stalin op hoge toon hulp van de geallieerden.

Reeds in september 1941 vertrokken de eerste konvooien, die via arctische wateren Moermansk moesten zien te bereiken. Dit waren de later beruchte PQ konvooien en van de PQ1 tot PQ12 konvooien met in totaal 104 schepen werd slechts één schip getorpedeerd. Na maart 1942 zou dit anders worden toen de Duitsers zich bewust werden van dit belangrijke

stuk oorlogstransport voor Rusland en zetten zij vele onderzeeërs en tientallen luchtorpedo vliegtuigen in tegen de latere konvooiën.

Het meest markante en heroïsche verhaal in deze reeks van Moermansk konvooiën is dat van PQ17, waarin het onder Nederlandse vlag varende schip "Paulus Potter" op 5 juli 1942 in de Barentszee werd getorpedeerd maar moest worden verlaten en waarna de bemanning onder kapitein W. Sissingh na zes dagen Nova Zembla wist te bereiken in vier reddingboten. Een indrukwekkend stuk zeemannschep!

Volgens Bezemer vonden 40 konvooireizen plaats naar Moermansk met in totaal 811 geallieerde schepen, waarvan er in totaal 58 tot zinken werden gebracht op de uitreis en nog eens 40 op de thuisreis (QP konvooi). Op de koopvaardij schepen verloren in deze arctische wateren 829 zeelieden het leven. Verschillende Nederlandse schepen hebben aan die konvooiën deelgenomen o.a. nog de Pieter de Hoogh en de tanker Mijdrecht. Eind 1942



*Ter voorbereiding van een konvoovaart kregen de kapiteins instructies op het kantoor van de Naval Control Service. De staande man is de Naval Control Ocer die de instructies verschaft in bijzijn van commandant van het escorte en de commodore van het konvooi.*

kregen de geallieerde strijdkrachten de vijand onder controle en werden er praktisch geen verliezen meer geleden.

Het vorengaande dient eigenlijk ter illustratie van de wisselende situaties waarvoor de Nederlandse gezagvoerders zich ook zagen geplaatst.

Nadat de Verenigde Staten en Japan bij de oorlog werden betrokken, breidde het krijgstoneel zich over bijna de gehele wereld uit en werden de taken van de gezagvoerders steeds zwaarder. Veel steun van hun oorspronkelijke rederijen kregen zij niet bij hun moeilijke taak.

Zoals reeds eerder vermeld verbleef 90% van de koopvaardijvloot bij de Duitse inval in Nederland buitengaats. De Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie werd door de Nederlandse ambassadeur gemachtigd het beheer over 164 schepen op zich te nemen om eerder vermelde redenen. Ook in New York vestigde zich een redersbelangen organisatie. Het grootste deel werd vercharterd aan het Britse Ministry of War Transport ten behoeve van de oorlogvoering. De Nederlandse kapiteins hebben na de oorlog algemene waardering geuit over de relatie met dit ministerie, wellicht omdat daar meer deskundigen werkten dan bij de "Shipping".

Belangrijk was voor de kapiteins in Engeland en daarbuiten dat de beheersvorm over de Nederlandse koopvaardijvloot per 1 juni 1942 veranderde. Op die datum vorderde de Nederlandse regering bijna alle schepen onder Nederlandse vlag. In feite veranderde er niet veel. De "Shipping" trad als custodian/agent op voor een deel der schepen en de reders-organisatie te New York voerde een agentschap voor hun eigen schepen maar alles onder het toezicht van de regering, die het ambtelijk apparaat daarvoor ruim uitbreidde.

De Tweede Wereldoorlog werd niet door alle Nederlandse zeevarenden op dezelfde manier beleefd. De ervaringen liepen ook uiteen, afhankelijk van het feit op welk krijgstoneel het schip werd ingezet. Na de Tweede Wereldoorlog spraken degenen met de meest gruwelijke ervaringen er meestal het minst over.

Behalve de kapitein wist bij vertrek geen der opvarenden welke bestemming het schip had gekregen. De meeste zeelieden hadden daar problemen mede.

Opvallend was in de oorlog de verbroedering tussen het nautisch en technisch personeel. De gemeenschappelijke ervaringen tijdens de krijgsv verrichtingen op zee deden de traditionele scheidlijnen wegvallen. De vaart op een koopvaardij schip in de oorlog kon men nauwelijks scheepvaart of zeevaart noemen. Schepen waren voorwerpen, waarop geschoten en gebombardeerd werd en waarin door de vijand zo groot mogelijke "gaten" moesten worden geschoten, niet in de laatste plaats door de vijandelijke torpedo's, die soms gaten veroorzaakten waar een "boerenkar met twee paarden in kon omkeren" zoals een oorlogsveteraan mij eens vertelde. De mens op die schepen telde niet meer mee. Zelfs de reddingboten werden na het zinken van een schip soms nog gemitrailleerd of beschoten uit zee of uit de lucht.

Vele Nederlandse koopvaardijmensen werden onderscheiden door de Nederlandse maar

ook door de Britse en later de Amerikaanse regeringen. Bijna allen kregen na de oorlog het oorlogsherinneringskruis, waarop ook staat “Voor Krijgsverrichtingen” die op de gespen nader werden gespecificeerd.

Ik heb het weinigen zien dragen merkwaardigerwijze. De Nederlandse zeelieden waren tijdens de oorlog duidelijk niet alleen zeevarenden maar in de eerste plaats combattanten. De drang de oorlog te overleven deed hen terugschieten als er op hen werd geschoten. Soms zelfs met opzienbarende resultaten. Niet minder dan zes Nederlandse schepen werden onderscheiden met de “Koninklijke Vermelding bij Dagorder” voor moedige acties tegen vijandelijke onderzeeboten, vliegtuigen of hulpkruisers”.

Door die instelling waren de z.g. “gunners”, die op vele schepen meevoeren en die meestal de Britse nationaliteit hadden, aan boord zeer populair. Deze gunners gaven tevens instructie in de bediening van het geschut en de oerlikons en vooral de stuurlieden en de matrozen raakten zeer bedreven in het hanteren van deze wapens.



*Een konvooi onderweg. Op het Nederlandse oorlogsschip zitten kanonniërs schietklaar en houden uiteraard continu uitkijk naar dreigende gevaren.*

De ondergang van vele grote schepen op de diverse oorlogstonelen op de Atlantische Oceaan, in de Middellandse Zee, op de Noord-Afrikaanse kusten, in de Stille Oceaan en de Noordelijke IJszee heeft bij de Nederlandse zeeman veel losgemaakt, vooral in de gevallen waarbij soms tientallen van hun collega's met hun schip ten onder gingen.

Vooraf het mitrilleren en beschieten van overlevenden in reddingboten zette veel kwaad bloed. Dit zal wel de reden zijn geweest dat sommige kapiteins van Nederlandse schepen een aanvallende onderzeeër, die boven water kwam, vaak trachtten te "rammen". In sommige gevallen lukte dit ook nog!

Een droef lot trof vele zeelieden, die in de Tweede Wereldoorlog door de commandanten van onderzeeërs of hulpkruisers gevangen werden genomen. Soms was dit alleen de kapitein, die dan werd "verhoord" over zijn bestemming en lading of andere voor de vijand belangrijke gegevens, soms ook een aantal officieren en zelfs gehele bemanningen.

Voorbeelden hiervan waren kapitein B.A. Molenaar, die met de "Bodegraven" op de Atlantische Oceaan werd getorpedeerd op 2 juli 1944 en gedwongen werd alleen over te stappen op de onderzeeër en daar wekenlang verbleef en de gevechtshandelingen medemaakte om tenslotte in een Duits krijgsgevangenenkamp te belanden.

Kapitein Teunis de Graaf onderging een dergelijk lot op 17 juli 1940 met zijn 31 bemanningsleden van het s.s. "Tela" toen zij door een "raider", die later het s.s. "Thor" bleek te zijn, door kanonvuur tot stoppen werd gedwongen, in de Zuidelijke Atlantische Oceaan, op reis van Rosario naar Freetown. De gehele bemanning werd aan boord genomen van de Duitse hulpkruiser waarna de "Tela" werd getorpedeerd. Zij verbleven vier maanden aan boord van de "Thor" met nog enige honderden lotgenoten, in de ruimen onder zeer slechte omstandigheden. Ook zij kwamen na veel omzwervingen in een interneringskamp terecht in Noord-Duitsland bij Bremen.

Een vreselijk lot trof de "Tjialak" van de Java China Japan Lijn, welk schip op 26 maart 1941 in de Indische Oceaan getorpedeerd werd. Nadat de schipbreukelingen aan boord van de Japanse onderzeeër waren gehaald, werden bijna allen op beestachtige wijze om het leven gebracht. Slechts vijf bemanningsleden slaagden er in, hoewel reeds gewond, in zee te springen en aan de slachtpartij te ontkomen. Na drie weken in een sloep te hebben rondgedreven werden zij door een Amerikaanse "Liberty" opgepikt.

Het was een gelukkig initiatief van de Kapiteinsvereniging om in 1988, ter gelegenheid van het 45-jarig bestaan, het boekje "ODYSSEE VAN KOOPVAARDIJKAPITEIN", geschreven door genoemde kapitein Teunis de Graaf, het licht te doen zien, omdat hij zorgvuldig de omstandigheden, waaronder hij en zijn bemanning gevangen zaten in Frankrijk en Duitsland heeft beschreven, maar vooral voor het nageslacht heeft vastgelegd.

Het vorengaande is een poging om de moeilijke omstandigheden te belichten waaronder de kapiteins (en hun bemanningen) onder de oorlogvoering ter zee moesten werken. Talloos



*Tijdens de viering van het 45-jarig bestaan, gevierd in Engels te Rotterdam op 22 april 1988 werd het door kapitein T de Graaf geschreven boekje "Odyssee van Koopvaardijkapitein" gepresenteerd. Op de foto van links naar rechts: H.J. Brandenburg de bewerkster van het boekje, schrijver T de Graaf voorzitter J. de Jager en vicevoorzitter H. B. Boer.*

zijn de verhalen uit de oorlog; elk schip had zijn eigen ervaringen. Het aantal scheepsbewegingen over de gehele wereld van de Nederlandse schepen in dienst van de geallieerde zaak was indrukwekkend. Het totale aantal afgelegde zeemijlen zal ver boven 200 miljard hebben gelegen.

De troepenschepen, zoals de "Nieuw Amsterdam", vervoerden honderdduizenden militairen van de Verenigde Staten naar de diverse krijgstonelen. Statistieken zeggen dat de "Nieuw Amsterdam" ruim 400.000 mijl aflegde in de oorlog en de "Oranje" als hospitaalschip ruim 380.000 zeemijlen. Ook de andere zes hospitaalschepen zoals de "Tijtjalengka", de "Ophir" en "Tasman" hebben een indrukwekkend "war-record".

Het hospitaalschip "Op ten Noort" van de K.P.M. dat kort na de slag in de Javazee een zeer groot aantal gewonden en opgepikte opvarenden van de kruisers "De Ruyter" en de "Exeter" vervoerde van Banjarmasin naar Makassar, werd daarbij twee maal aangevallen door Japanse bommenwerpers, waarbij onder de medische staf drie doden en elf gewonden vielen. De "Op ten Noort" droeg de kentekenen van het Internationale Rode Kruis.



Dit schip werd een paar maanden later in beslag genomen en naar Japan gebracht. De bemanning ging daar in krijgsgevangenschap.

In de geschiedschrijving van de Nederlandse koopvaardij gedurende de Tweede Wereldoorlog is de oorlog in de Indische Oceaan en de S.W.Pacific enigszins onderbelicht gebleven.

Toch hebben vele schepen een heroïsche strijd geleverd om na de val van het voormalige Nederlands-Indië op 8 maart 1942 de opmars van de Japanners te stuiten. Na Malakka, Indo-China, Siam en Burma lag het voor de hand dat zij zouden doorstoten naar Ceylon en India. Bij de verdediging van Ceylon waren verschillende K.P.M. schepen betrokken en drie van deze schepen vielen ten offer aan de Japanse bommenwerpers en onderzeeërs.

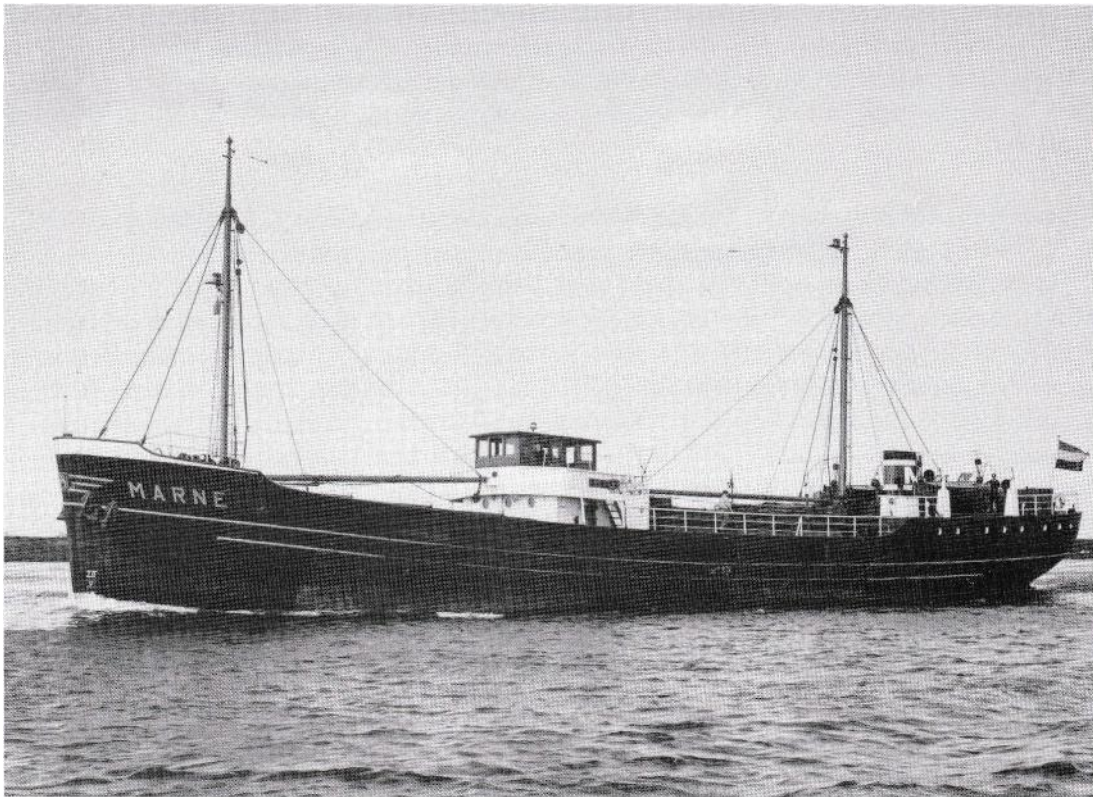
Door het optreden van de Amerikaanse strijdkrachten in de Pacific werden de machtige Japanse vlooteenheden teruggedreven naar Japan en bleef Ceylon behouden. Het zwaartepunt van de oorlogvoering verplaatste zich en ook de Nederlandse schepen moesten hun activiteiten verleggen. Het Japanse onderzeebootoffensief in de Straat van Mozambique in de zomermaanden van 1942 eiste vele schepen, waaronder ook Nederlandse, met grote verliezen aan zeevarenden.

Een groots wapenfeit mag niet onvermeld blijven. De tanker "Ondina" groot 6341 ton vertrok op 5 november 1942 van Fremantle naar de Perzische Golf en werd op een gedeelte van de reis geëscorteerd door het korvet "Bengal". Op 11 november sloeg de uitkijk alarm om 11.30 uur toen, naar later bleek, twee Japanse hulpkruisers in zicht kwamen 200 mijl Z. van de Cocos Eilanden. In het daarop volgende vuurgevecht slaagde de "Ondina" er in om een aantal voltreffers te plaatsen op de "Hokoku Maru", die uiteindelijk tot het vernietigen van dit schip zou leiden. Helaas werd de kapitein W. Horsman tijdens het vuurgevecht gedood. De "Ondina" werd zwaar beschadigd en dreigde te zinken maar de officieren en bemanning keerden later terug aan boord en wisten het schip, dat bleef drijven, behouden binnen te brengen in Fremantle op 18 november 1942. Kapitein Horsman ontving postuum de Militaire Willemsorde, evenals de 2de stuurman Bakker.

In een ander deel van dit gedenkboek zal een min of meer volledige lijst worden gegeven van alle onderscheidingen, uitgereikt aan Nederlandse kapiteins tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De oorlogservaringen van de Nederlandse zeeslepers is een verhaal apart. Bijna alle slepers van Smit en Wij smuller ontsnapten na de Duitse inval in Nederland en de zee sleepboten werden op vele krijgstonelen in de wereld ingezet en zij verrichtten talloze reddingen en bergingen onder zeer moeilijke omstandigheden.

De aanvang van dit gedenkboek zou minder volledig zijn, indien wij ook niet zouden memoreren de belangrijke rol, die de Nederlandse "coasters" hebben gespeeld in de oorlog. Dat begon al bij de evacuatie van de Britse en geallieerde troepen uit Duinkerken in 1940, toen de Nederlandse kustvaart-kapiteins een duidelijk visitekaartje afgaven op het gebied van



*Kustvaartuigen voor de oorlog waren doorgaans veel kleiner nog dan de toegestane 499 brt. Zoals deze "Marne" van Wm. H Muller & Co. NV Deze coaster van 107 x 39 x 8 vt en 175 brt.; 105 mrt. en 150 ton draagvermogen was in 1926 gebouwd door J. Koster Hzn. Ze voer aan geallieerde zijde, maar voer reeds op 31-8-1940, varende van de Tyne naar Thornaby op een mijn en ging verloren.*

doortastendheid en vakmanschap. Bij deze beruchte "Operatie Dynamo" werden niet minder dan 23.000 man van de haven en stranden van Duinkerken opgepikt en naar Engeland gebracht door deze onverschrokken Nederlandse kustvaarders, een daad, die Winston Churchill ertoe bracht aan deze groep zeevarenden de dank van het gehele Britse volk over te brengen tijdens een rede in het Lagerhuis.

De kustvaart deed gedurende de oorlog goed werk, waarbij hun traditionele plaatselijke bekendheid in de Britse wateren een groot voordeel was. Zij, die rond de Britse eilanden voeren, kwamen in feite nooit van het oorlogstoneel weg. Vijfjaar lang stonden zij bloot aan aanvallen uit de lucht of werden zij belaagd door onderzeeërs en z.g. "Schnellbote", snelle motortorpedoboten met beperkte actieradius.

Een aantal van hen voer zelfs beschermd heen en weer tussen Schotland en IJsland om vijfjaar lang de aanvoer van verse vis voor Engeland in stand te houden, omdat vele Engelse trailers

waren omgebouwd tot bewapende escortevaartuigen bij de kustkonvoeien. De kleinere kustvaart-schepen, waaronder Wadden-schepen, vonden een bestemming als sperballon-schip in de Clyde of de Mersey. Een taak, die misschien niet zo spectaculair leek maar toch zeer belangrijk was voor de oorlogvoering, met name tegen de aanvallen van de beruchte “Stuka’s”.

Niet onvermeld mag blijven het heroïsche optreden van kapitein C.V. Posthumus, op de “Omlandia”, die op 8 augustus 1940, varende in een onbeschermd klein konvooi van Southampton naar Falmouth, een aanval van 12 vijandelijke vliegtuigen, bezuiden het eiland Wight, beantwoordde met zijn machinegeweer en zelfs een vliegtuig neerschoot! Hoewel Posthumus bij het bombardement en het daarbij gebruikte machinegeweervuur een been werd afgeschoten en met zijn bemanning het schip moest verlaten, keerde hij later, toen zijn schip bleef drijven, aan boord terug. Nadat men aan boord proviand en verbandmateriaal had gehaald, verliet men opnieuw de “Omlandia” en werd de bemanning, met de zwaargewonde kapitein en een eveneens zwaar gewonde lichtmatroos, enige uren later aan boord genomen van een Engelse collier en in Poole aan land gebracht.

De lichtmatroos overleed later in het ziekenhuis maar kapitein Posthumus herstelde en ging zelfs later met een prothese weer naar zee. Hij kreeg een zeer hoge onderscheiding voor zijn moedig optreden.

Een veertigtal Nederlandse kustvaarders werd tijdens de oorlog door vijandelijke actie vernietigd, hetgeen een zware tol betekende voor de vele kleine rederijen.

## **DE “MARITIME COURTS” EN DE RAAD VOOR DE SCHEEPVAART**

In bijna alle gedenkboeken komen de gevallen van desertie en weigering te varen ter sprake. In het vorengaande werd reeds gerefereerd aan datgene wat K.W.L. Bezemer hierover schreef en zijn volkomen uit de lucht gegrepen percentage van 6 tot 8% van alle opvarenden van Nederlandse schepen, die betrokken zouden zijn geweest bij desertie of dienstweigering.

In de Nederlandse maritieme wetgeving zijn de begrippen desertie en dienstweigering nauwkeurig gedefinieerd maar golden overduidelijk voor “normale” vaaromstandigheden. Zoals reeds eerder opgemerkt waren de Nederlandse zeevarenden tijdens de Tweede Wereldoorlog in de eerste plaats combattanten, die ingevolge de vaarplicht moesten varen naar alle mogelijke krijgstonelen in de wereld en vooral in de eerste jaren van de oorlog als schietschijf dienst moesten doen voor de vijandelijke onderzeeërs en oppervlakteschepen, die de koopvaarders op militaire wijze tegemoet traden, d.w.z. de opvarenden duidelijk als combattanten zagen en trachtten te doden, waar dat mogelijk was.

Het Koninklijk Besluit van 6 juni 1940 waarin in eerste instantie de vaarplicht werd ingevoerd sprak dan ook van “houdende machtiging tot het eisen van bijzondere diensten bij de scheepvaart”. De Minister van Defensie, Lt. Admiraal Fürstner, werd met de uitvoering

belast. Deze vaarplicht gold voor Nederlanders of Nederlandse onderdanen voor de duur van de oorlog.

Voor de Britse koopvaardijvloot gold de vaarplicht al lang onder de z.g. Defence Regulations 47 A, waarmee ook Nederlandse schepen te maken kregen als zij door het Ministry of War Transport werden gecharterd.

Er waren in het Koninklijk Besluit van 6 juni 1940 geen sancties genoemd en een opsporingsapparaat had de regering aanvankelijk nog niet. Omdat bij desertie ook een overtreding van de Immigration bepalingen plaatsvond, konden in feite alleen de Immigration en dus de politie in het Verenigd Koninkrijk actie ondernemen om de betrokkene op te sporen.

Op 19 maart 1942 werd het Vaarplichtenbesluit 1942 van kracht en kwam een einde aan het ongelukkige K.B. van 6 juni 1940. De straffen logen er niet om en op het zich onttrekken aan de Vaarplicht stond bijvoorbeeld een gevangenisstraf van hoogstens vier jaren of een geldboete van f 8.000,--.

Het invoeren van het Vaarplichtbesluit was voor de minister Piet Kerstens reden zich via de vrije zender Brandaris te wenden tot de Officieren en Gezellen van de Nederlandse koopvaardij. Hij, de minister, omschreef de maatregelen als een “eenzijdige maatregel, met andere woorden dat er wel bijzondere dwang werd gelegd op de zeeman, maar niet op de koopvaardijvloot zelf, op haar bezittingen en op de inkomsten, door de tot varen gedwongen zeeman met gevaar voor zijn leven verdient!”

Als beloning beloofde hij de Nederlandse zeeman na de oorlog een wachtgeldregeling en een pensioenregeling voor diegenen, die onder vaarplicht zouden vallen.

Deze “zoethouders” waren duidelijk bedoeld om te versluieren dat de Nederlandse koopvaardijvloot wel vocht voor de geallieerde zaak maar dat de eigenaren van de schepen toch duidelijk een commercieel belang hadden en behielden door de inkomsten uit de charters, afgesloten met diverse ministeries in Engeland of de Verenigde Staten.

Het feit, dat de Nederlandse gages voor de duur van de oorlog werden bevroren heeft bij vele zeevarenden kwaad bloed gezet. Dit waren voor het merendeel mensen, die de economische crisis van 1929 tot 1937 aan den lijve hadden ondervonden.

De beweringen, dat de Nederlandse gages hoog waren in de oorlog is absurd. Op 10 mei 1940 bedroeg de gage van een bevaren matroos ongeveer f 85,-- per maand, een 4<sup>de</sup> werktuigkundige had f 111,-- p.m. en een 1<sup>ste</sup> stuurman G.H.V. ongeveer f afhankelijk van de grootte van zijn schip. Een timmerman aan de wal in Nederland had een C.A.O. loon vanaf 0,66 per uur en verdiende ongeveer f 33,-- per week, van 48 uren inclusief enkele kleine vergoedingen voor fiets en gereedschap.

Varen was beslist geen “vetpot” en de Nederlandse zeevarenden leefden ook in de oorlog

uitermate zuinig. Dit blijkt ook uit het feit dat de regering een Rijksspaardienst instelde, waar zeevarenden hun zuurverdiende centjes konden storten tegen een rentevergoeding.

Degenen, die uit de oorlog terugkeerden, spraken overigens weinig over hun gages. Het overleven was veel belangrijker voor hen. Toch keerden velen nog met een klein kapitaaltje terug naar Nederland. Dit laatste gold dan alleen voor hen, die hun geld niet bij de Rijksspaardienst hadden gezet, maar op een privé bank.

De tegoeden van de Rijksspaardienst werden namelijk bij het einde van de oorlog geblokkeerd, omdat de tegoeden in Engelse ponden werden gehouden en dus als deviezen golden. Meer hierover komt ter sprake bij de behandeling van de vergaderingen van de later opgerichte Kapiteinsvereniging.

Op 15 oktober 1941 werd het de Nederlandse regering mogelijk gemaakt onder de voorzieningen van de Allied Powers (Maritime Courts) Act, een eigen Nederlandse rechtbank en een Nederlands Kantongerecht te stichten. Dit was een juridisch novum: een rechtbank met Nederlandse rechter op vreemd grondgebied, die gebruik moest maken van opsporingsambtenaren, die gedeeltelijk een vreemde nationaliteit hadden.

De eerste Nederlandse rechter was een Engelandvaarder Mr Dr. J.M. de Moor en de eerste griffier mevrouw Akkerman-Weber, een advocate, die in mei 1940 naar Engeland vluchtte.

Spoedig werden deze Maritime Courts in alle grote havensteden van Engeland en Schotland opgericht. Deze rechtbanken hebben niet stilgezeten. Tot 1945 werden door de rechtbank 553 zeelieden veroordeeld en door de kantonrechter 526 zeelieden. Driekwart van alle zaken betroffen vaarplichtdelicten en een kwart de reguliere strafbare feiten. De reguliere strafbare feiten liepen van dronkenschap en moord (1 geval) tot kleine overtredingen zoals tegen de regels een vrouw aan boord te hebben gebracht, iets waar men in 1992 om moet lachen. De rechters wisten niet van ophouden; op 22 februari 1946 vond de laatste zitting plaats in Middlesex Guildhall te Londen.

De Maritieme Rechtbank en het Kantongerecht waren niet populair. In de meeste gevallen werd er geen verdediger toegevoegd aan een verdachte. Het is moeilijk een oordeel uit te spreken over de verleende rechtshulp, zegt mr. Anne-Marie Smit, die voor haar proefschrift een zeer uitgebreide studie maakte over de rechtspraak door deze Nederlandse Maritime Courts op het grondgebied van Groot-Brittannië.

Een lid van de balie in Engeland bij deze "Courts" heeft in 1946 bij de sluiting gezegd: "De balie heeft gemeend steeds tezamen met Rechtbank, Parket en Scheepvaart-autoriteiten zijn taak te moeten verrichten. De taak was zwaar en de balie is er niet altijd met vlag en wimpel doorgekomen."

Mr Smit zegt in haar boekje "Varen, vechten of berechten" dat in 4 jaar tijd 4799 aangiften.

van misdrijven en overtredingen werden gedaan. Het grootste deel werd uiteraard geseponneerd maar het werpt toch een schril licht op de wijze, waarop zeevarenden tegemoet werden getreden in geval van overtredingen, die voor en na de oorlog met een hand wuiven werden afgedaan.

De kapiteins stonden wat dit alles betreft “between the devil and the deep blue sea”. De zorg voor zijn schip en de veiligheid van de opvarenden in oorlogstijd dwong hem tot maatregelen door aangifte te doen. Anderzijds wist hij wat de betrokkene te wachten stond en betrof het soms een man, die jarenlang bij hem had gevaren.

De rechtspraak was een noodverband en men moet zich afvragen of voor de paar honderd deserteurs, die er natuurlijk geweest zijn, zoveel rechters nodig waren. In 1992 zien we een grote groep voetbalfans een gehele treinwagon slopen en vrijuit gaan. In de oorlog werd een Nederlandse zeevarende voor een keer dronken zijn voor de kadi gesleept en meestal gestraft. Vrijpraak wegens fouten in de dagvaarding bestond ook in Engeland niet.

De in Groot-Brittannië verkerende kapiteins bleven al deze feiten niet onbekend.

Het was voor velen een onverteerbaar punt dat de Rechtbank en het Kantongerecht “in enige en hoogste instantie recht spraken”, wat betekende dat er geen hoger beroep of cassatie mogelijk was. Veel vonnissen werden ook bij verstek gewezen. Het was mogelijk dat de “verdachten” aan de andere kant van de wereld voeren tijdens hun rechtszaak en dus niet aanwezig konden zijn. Voor de rechters was dit blijkbaar niet belangrijk.

De Parlementaire Enquêtecommissie heeft ook een onderzoek ingesteld naar het functioneren van de Nederlandse rechtspraak op Britse bodem. Men was voor onderzoek aangewezen op de archiefstukken van de diverse processen. Deze waren natuurlijk door de rechtbank-griffie geschreven en in feite een zelf geschreven conduite. De conclusie van de Commissie was dat de rechtspraak, voorzover de omstandigheden dit toelieten, op zo goed mogelijke wijze is uitgevoerd en dat de rechten van de verdachte niet uit het oog waren verloren. Menig zeevarende uit de Tweede Wereldoorlog zal bij het lezen van die conclusie de wenkbrauwen hebben gefronst.

Het is de verdienste van mr. Anne-Marie Smit in haar lezenswaardige boekje “Varen, vechten of berechten” bij al die bevindingen van de Enquêtecommissie een voorzichtig vraagteken te hebben gezet.

Als men het aantal personen ziet, dat tijdens de oorlog terecht moest staan voor de maritieme rechtbanken, te zake van dienstweigering of desertie, t.w. 1178 personen, dan moet de vraag rijzen of al die gevallen wel dienstweigering of desertie waren. Een kok, die geen eten meer wilde verstrekken aan een kapitein, die te laat aan tafel kwam of een zeevarende, die lijdende aan malaria, niet wilde aanmonsteren op een schip, dat naar de tropen ging, werden als dienstweigeraars berecht. Dit zijn maar twee voorbeelden. Er waren nog extremere gevallen. De heer L. Ruys, lid van de Netherlands Shipping & Trading Committee gedurende de oorlog, schat het aantal zeelieden, dat “onwillig” was, op slechts 200.

Ook de vergelijking met de Noorse, Griekse, Belgische, Franse en Poolse maritieme rechtbanken is vernietigend voor de Nederlandse rechtspraak in de Tweede Wereldoorlog. De Nederlandse maritieme rechtbanken voerden meer processen tegen z.g. dienstweigeraars en deserteurs (i.c. + 460 gevallen) dan alle maritieme buitenlandse rechtbanken tezamen, volgens mevrouw Smit in haar boek.

Het valt te prijzen bij de toenmalige oprichters van de Kapiteinsvereniging, dat zij voor deze juridische uitwas een open oog hebben gehad. Hierop heeft kapitein J. Riedel o.a. gedeut, toen hij destijds hierover opmerkte: “Zo gaat het niet langer!”.

## **DE BUITENGEWONE RAAD VOOR DE SCHEEPVAART**

De “Shipping” voelde al in het begin van haar bestaan het gemis van een Raad voor de Scheepvaart. Ook de minister zag de urgentie van een benoeming van een Inspecteur voor de Scheepvaart in, met het oogmerk, dat deze functionaris als “openbare aanklager” zou kunnen optreden bij het onderzoek naar scheepsrampen en daar vielen, volgens de toenmalige minister ook de scheepsrampen ten gevolge van oorlogshandelingen onder.

Reeds op 18 oktober 1940 werd bij K.B. de instelling van een Buitengewone Raad voor de Scheepvaart mogelijk gemaakt, die de bevoegdheden kreeg als genoemd in de Schepenwet van 1909.

Mr dr. J.M. de Moor, de latere president van de Maritieme Rechtbank te London werd de eerste voorzitter van deze Buitengewone Raad, bijgestaan door C.J. baron van Asbeck, kapitein-ter-zee en de koopvaardijkapitein J.H. Nadort. Vanaf haar beëdiging op 27 februari 1941 tot de opheffing op 4 december 1947 zag deze Raad kans om nog 600 zaken te behandelen, waaronder zo'n 150 gevallen, waarbij het schip door oorlogshandelingen, verloren ging.

De ingestelde Scheepvaartinspectie en de Raad voor de Scheepvaart kampten in het begin met een schreeuwend tekort aan deskundigen. De zittingen van de raad waren geheim en een oordeel over het functioneren is moeilijk te geven.

In 1992 stellen wij vast, dat het in de oorlog kon gebeuren, datje schip door vijandelijke actie, onder je vandaan werd geschoten en datje, als je de ramp overleefde, al of niet na langdurige ontberingen in een boot op de oceaan, later nog moest komen uitleggen, hoe dat nu kon gebeuren en of er van schuld sprake kon zijn.

## **DE OORLOG TER ZEE NA 1942**

Het jaar 1942 was ongetwijfeld het moeilijkste jaar voor de zeevarenden in dienst van de Geallieerden. Er vielen vooral veel schepen ten prooi aan de Duitse onderzeeërs op de Atlantische Oceaan. In 1942 gingen niet minder dan 189 Nederlandse koopvaardij schepen

verloren, waarvan 12 in konvooi varend op de Atlantic. De Duitsers hadden inmiddels 250 operationele onderzeeërs tot hun beschikking.

De landing in Noord Afrika bracht wat verlichting voor de zwaar beproefde Atlantische konvooien. Aan de landing in Noord Afrika namen vier Nederlandse passagiersschepen deel: de “Dempo”, de “Marnix van St. Aldegonde”, de “Nieuw Zeeland” en de “Tegelberg”. De “Nieuw Zeeland” ging verloren en de “Marnix” kreeg het zeer zwaar te verduren in de haven van Bougie, waar het schip urenlang werd aangevallen door golven bommenwerpers en een regen van bommen weerstond om tenslotte toch nog uit Bougie te kunnen ontkomen. Ook aan de landing op Sicilië op 10 juli 1943 namen een aantal Nederlandse schepen deel, waaronder ook weer de “Marnix van St. Aldegonde”, de “Ruys”, de “Tegelberg” en de “Christiaan Huygens”. Het veroveren van Sicilië was voorspoedig verlopen en ook de landing in de Italiaanse laars werd spoedig een feit, waardoor er een “tweede front” op het vasteland van Europa kon worden gevormd.

Dit front werd de “Marnix” noodlottig, in november 1943 werd het schip nabij Algiers door een luchttorpedo getroffen en zonk na een heldhaftige reddingspoging tenslotte op vijf mijl uit de kust, nadat 3255 opvarenden konden worden ontscheept, waarbij vooral de “Ruys” een grote rol speelde door bijna 1100 man van boord te halen. Een prachtig staaltje van moed en zeemanschap in oorlogstijd!

In 1942 kwamen voor de geallieerde oorlogsvloten betere radars beschikbaar, waardoor de bestrijding van de onderzeeërs eenvoudiger werd en hun verliezen namen zelfs zo snel toe, dat een groot deel van de beschikbare onderzeeërs naar regio's met minder risico werden gedirigeerd, daarbij geholpen door de diverse acties in de Middellandse Zee.

De landing in Normandië op 6 juni 1944 was de belangrijkste militaire krijgsverrichting uit de Tweede Wereldoorlog en ook de grootste militaire operatie op maritiem gebied. De Nederlandse koopvaardij liet zich hier niet onbetuigd. Ongeveer 60 Nederlandse schepen namen aan deze landing deel en hiervan ging geen enkel schip verloren. Een aantal werd zwaar beschadigd door vijandelijke artillerie. Enkele schepen, zoals bijvoorbeeld de “Starkenborgh” raakten hun konvooi kwijt tijdens de overtocht en ankerden op goed geluk zó dicht onder de kust, dat men bij het ochtendgloren de Duitsers in hun geschutstellingen kon zien. De landing was goed voorbereid. Sedert het einde van 1943 stroomde Engeland vol met troepen en materieel uit alle geallieerde landen. Maanden voor de invasie werden de deelnemende kapiteins voorbereid, in het geheim, op de strijd, die hen wachtte; een strijd, die de bevrijding van West-Europa zou inluiden.

De contacten tussen deze ervaren kapiteins in oorlogstijd waren zeer goed. Er was veel gelegenheid ervaringen uit te wisselen, en ongetwijfeld zal ook de oprichting van de Kapiteinsvereniging op 1 juli 1943, onderwerp van gesprek zijn geweest.



## **DE OPRICHTING VAN DE KAPITEINSVERENIGING EN DE JAREN TOT 1950**

In 1943 waren de kapiteins vrijwel unaniem van mening, dat de “Vereniging van Gezagvoerders en Officieren ter Koopvaardij”, die ook in Engeland zetelde tijdens de oorlog, de belangen van de kapitein niet naar behoren kon behartigen.

In maart 1943 ontstonden er enkele regionale initiatieven van gezagvoerders, die bij hun collegae door middel van “Bekendmakingen” of andere gestencilde epistels, sympathie en belangstelling trachtten op te wekken voor de oprichting van een nieuwe Kapiteinsvereniging. De neuzen stonden aanvankelijk nog niet in dezelfde richting en een Commissie tot voorbereiding werd gevormd, die omstreeks juni 1943 begon met het verzamelen van “handtekeningen” van kapiteins, die akkoord zouden willen gaan met het plan van “Oprichting van een Vereniging van Gezagvoerders U.K.”. Een kopie van dit vergeelde archiefstuk, hierbij afgedrukt, zal voor velen bekende namen bevatten.

Kapitein A.J. Ten Tije slaagde erin een korte oproep te doen drukken (in oorlogstijd) waarin de Commissie hun Collegae opriepen een Oprichtingsvergadering te houden op zaterdag 1 juli 1943 in het Netherlands House, gelegen aan nr. 16b Charles Street nabij Berkeley Square te London W1. Aanvang was 08.00 uur n.m.

Zoals reeds in de aanvang van dit boek vermeld, hebben de vier initiatiefnemers: t.w. kapitein Meinsma, kapitein Schneider, kapitein De Neef en kapitein Visser, op 21 juni 1943 eerst nog in een audiëntie bij de minister Piet Kerstens, op de noodzakelijkheid van het oprichten van een nieuwe vereniging gewezen.

Het advies van de minister werd terzijde gelegd zoals reeds genoemd op bladzijde 1 en het is tekenend voor de standvastigheid van genoemde kapiteins, dat dezelfde dag de oproepen voor de vergadering werden verzonden.

### **DE OPRICHTINGSVERGADERING**

De vergadering werd geopend door kapitein K.C. Dekker met een woord van welkom aan de 36 aanwezigen. Kapitein A. Meinsma kon niet aanwezig zijn en de spreker was mr. W. Arriëns, die onderstreepte dat de eerste plicht lag in het zich blijven inspannen voor de bevrijding van het vaderland.

De Nederlandse schepen moesten dus blijven varen. Goede discipline was onder de moeilijke omstandigheden een gebiedende noodzakelijkheid. Hij was van mening dat de oprichting van een nieuwe vereniging in een dringende behoefte zou voorzien. Hij deed verslag van het verloop van de audiëntie bij de minister Kerstens en diens advies om een kapitein-adviseur bij de bestaande vereniging in het bestuur op te nemen.

Er waren op 1 juli 1943 68 adhesie betuigingen binnengekomen en hij stelde voor tot de oprichting ener aparte vereniging over te gaan. Slechts vier aanwezigen konden hun stem niet aan het voorstel geven omdat zij vreesden dat dit de relatie met de eerste stuurlieden zou beïnvloeden in negatieve zin! Het was niet alléén onvrede met de bestaande vereniging maar het plan bestond reeds voor de oorlog.

Uit de notulen blijkt: “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 zetel van de vereniging te vestigen op Curacao, omdat een vereniging buiten het Nederlandse grondgebied geen koninklijke goedkeuring kan aanvragen, waarmee de rechtspersoonlijkheid in het geding zou komen.” Aldus de notulen van 1 juli 1943.

Het voorlopig bestuur werd aangewezen (zoals men in de Notulen stelt!). Het voorzitterschap zal moeten worden vervuld door een kapitein, die in de oorlog heeft gevaren. Kapitein Meinsma blijkt de functie van voorzitter niet op zich te kunnen nemen i.v.m. zijn toenmalige positie, waarop werd besloten dit voorzitterschap aan te bieden aan kapitein W. Sissingh, bekend van de “Paulus Potter” tijdens de Moermansk-reizen. Kapitein W.G. de Neef wordt Secretaris-Penningmeester en kapitein Ten Tije, administrateur. De contributie wordt vastgesteld op £1.10.00 per maand met een entreegeld van £5.- éénmalig.

“De heer mr. W. Arriëns wordt voorgesteld als rechtskundig adviseur, hetgeen de heer Arriëns aanvaardt onder voorwaarde dat zijn werkgevers hiertegen geen bezwaar zullen hebben. De Statuten zullen zo spoedig mogelijk worden voorgelegd aan de leden ter beoordeling. Als Commissarissen worden voorgesteld de kapiteins: G. Teerling, M.A. Vogelaar en L. van der Plas.

Gezagvoerders in de Korte- en kustvaart worden tot lid toegelaten doch de kapiteins-eigenaars worden niet toegelaten. Correspondenten zullen in de belangrijke havens worden aangesteld en de minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart zal in kennis worden gesteld van hetgeen werd besloten. **De** vergadering sluit om 11.00 n.m.”

De Tweede Vergadering vond plaats op 3 augustus 1943 op dezelfde locatie. Er werd verzuimd het aantal aanwezige kapiteins te vermelden maar de voorlopige commissie was aanwezig in de persoon van de kapiteins Duykers, Dekker en Van Kampen. Kapitein Ten Tije, eerder genoemd als Administrateur, werd nu plotseling secretaris genoemd en las de notulen voor.

Kapitein Duykers, die de vergadering voorzat, las het antwoord voor van de minister Piet Kerstens. De minister ging niet geheel akkoord met de oprichting van de vereniging. So what?

“Hierna volgde een uitgebreide discussie over de Statuten en het Huishoudelijk reglement. De kapitein De Neef trok zich schriftelijk terug uit het voorlopig bestuur omdat hij een betrekking buitenlands heeft aangenomen. De vergadering stelde voor de functies van administrateur en secretaris-penningmeester te combineren in één persoon. Er wordt voorgesteld het bestuur te doen bestaan uit 8 leden. De contributie voor Buitengewone Leden wordt gesteld op £10. Per jaar. Kapitein H. Tigchelaar wilde voor elke contributie-wijziging een referendum! Als kandidaat voor de functie van voorzitter worden voorgesteld kapitein Coolen en kapitein Riedel. Beiden aanwezig, houden dit in beraad. Coolen wegens zijn minder goede gezondheid en kapitein Riedel omdat hij nog actief dienst doet. Kapitein Sissingh, reeds eerder aangezocht als voorzitter, acht zich niet in staat deze functie te

aanvaardden maar wil wel Secretaris-Penningmeester worden. Besloten wordt deze benoeming aan te houden, omdat ook kapitein Ten Tije deze functie ambieert.

Aan Voorzitter en Secretaris-Penningmeester zal een vergoeding worden gegeven van respectievelijk £70 en £60 per maand.”

### **De Derde Vergadering**

Van deze vergadering ontbreken de Notulen maar uit aantekeningen blijkt dat in deze vergadering, die weer plaatsvond in het Netherlands House te London een bestuur werd gekozen.

De voorzitter werd kapitein J. Riedel, kapitein A. Meinsma vicevoorzitter, kapitein A.J. ten Tije de Secretaris-Penningmeester. Als Commissaris (varende bestuursleden) werden benoemd de kapiteins G. Teerling, M.A. Vogelaar, M.A. van der Est, Jan Soeters terwijl mr. W. Arriëns bereid was als rechtskundig adviseur aan te blijven, zij het dat hij te kennen gaf op 1 mei 1944 deze functie te willen neerleggen wegens het aanvaarden van een andere positie. Op 10 augustus 1943 vond om 15.30 n.m. een onderhoud plaats met de minister, de meergenoemde heer P. Kerstens. De minister was het niet eens met de oprichting van de Kapiteinsvereniging. Hij noemde zes redenen waarvan de voornaamste waren:

- het was niet gewenst om naast de bestaande Vereeniging van Gezagvoerders en Stuurlieden ter Koopvaardij nog eens een andere vereniging te stichten;
- hij verwachtte problemen met de verschillende vakorganisaties en wilde de rust niet laten verstoren;
- hij dacht dat de oorlog ten einde liep en de omstandigheden dus spoedig zouden veranderen (noot schrijver: de oorlog zou nog bijna twee jaar duren!) en
- dat de bestaande vereniging, volgens Kerstens, die onder sterke invloed stond van de heer Mentink, de voorzitter van die vereniging, wel in staat was om de belangen van de Kapitein te behartigen. Bovendien vond hij het tijdstip zeer slecht gekozen. Al deze bezwaren werden ontzenuwd door de kapiteins Riedel, Coolen, Bos en Duykers.

In 1943 vonden ook nog de vierde tot en met de zesde vergadering te London plaats. Het aantal aanwezige leden op deze vergaderingen varieerde van 24 tot 32. Voor die tijd *een* respectabel aantal.

Op de 4<sup>de</sup> vergadering vonden nog een aantal wijzigingen plaats van de Statuten. Zo werden nu ook kapiteins Grote Zeesleepvaart toegelaten. Het aantal leden bedroeg op 1 oktober 1943 reeds 116. Het kantoor van de Vereniging in het Gresham House, gelegen aan 24 Old Broad Straat, London E.C.2 tegenover het kantoor van de “Shipping”, werd met giften en gaven ingericht. Men kreeg wat kasten en bureaus van het Welfare Committee en van anderen weer een duplicator (een zeer oud beestje, gezien de kwaliteit van de kopieën). Ook een klok en wat wandversiering vond zijn weg naar dit kantoor, dat overigens wel centraal lag voor de zeevarenden, die in de East-End dokken lagen. Het geheel was ook tegen brand- en oorlogsschade verzekerd!

Uit de notulen blijkt dat het Bestuur van die eerste dagen bijzonder actief was. Men had enige gesprekken met Mentink, die geen concessies wilde doen en met de Engelse en Noorse kapiteinsverenigingen. De Engelsen waren ook niet gesteld op versteviging van de kontakten. In de vele Commissies kreeg de vereniging voorlopig geen voet aan de grond.

Hier moet nog worden gememoreerd dat velen van de aanwezige kapiteins lange treinreizen moesten maken om in London aanwezig te kunnen zijn. Dit was een reden om voor de vergadering een noenmaal te houden, hetgeen de stemming ten goede kwam.

Op de 5<sup>de</sup> vergadering werd besloten de Vereniging op Curacao te vestigen, waarvoor reeds contacten waren opgenomen met de Notaris Smeets. Dit was Nederlands grondgebied in die dagen en zou de vereniging dus rechtspersoonlijkheid geven. Kapitein Den Heijer was de vertegenwoordiger op Curacao om één en ander te regelen.

Het ledental bedroeg op 1 november 1943 reeds 139. Er werden waar mogelijk Correspondenten aangesteld. In totaal 15; 9 in het Verenigd Koninkrijk en 6 buiten het V.K., waaronder Sydney in Australië.

Ook het functioneren van de Nederlandse Rechtbank te London komt ter sprake. De Vereniging heeft geregeld contact met de President, Dr. De Moor, die het moeilijk heeft met het aanstellen van een adviseur op juridische gronden. De gevolgde rechtsgang staat aan kritiek bloot.

Ook de Raad voor de Scheepvaart in London, waarvan De Moor ook voorzitter is, ondervindt veel kritiek. De zittingen waren geheim en niet toegankelijk voor toehoorders, hetgeen een groot nadeel moet zijn geweest voor de betrokken kapitein of gezagvoerder. Vooral van de moeilijkheden van praktische aard aan boord van de Nederlandse schepen, bleek de Rechtbank weinig weet te hebben.

Ook was er geen beroep mogelijk tegen de gedane uitspraken, die voor de betrokkene grote gevolgen zouden kunnen hebben. Zoals plaatsing in de 2<sup>e</sup> reserve.

In extenso wordt de instelling van een “Commissie ter Behandeling van Beroepszaken van Koopvaardijpersoneel” besproken. De kapiteins hadden geen plaats in deze paritaire ministeriële commissie!

De “Shipping” (N.S. & T.C.) bleek gunstig te hebben gereageerd op het oprichten van een kapiteinsvereniging, hetgeen uit redersstandpunt gezien niet verwonderlijk was.

Op de 6<sup>de</sup> vergadering werd bekendgemaakt dat het ledenaantal gestegen was tot 156. De Notaris werd gemachtigd in Curacao goedkeuring van den Gouverneur te verkrijgen op de gedeponeerde Statuten. De Notaris stelde voor de Statuten op Curacao te laten drukken omdat het daar zo goedkoop was.

Vele kapiteins, geplaatst in de 2<sup>e</sup> Reserve (na verlies van schip bijvoorbeeld) kwamen met vele klachten naar voren. Zij genoten blijkbaar verschillende wachtgelden, die hen nauwelijks in staat stelden daarvan te kunnen leven.

Het Bestuur stelde voor een rekening te openen bij de Rijksspaardienst omdat men meende daarvan voordelen te hebben bij terugkeer naar Nederland. Daar zal men later wel veel spijt van hebben gehad.

Het monstere dat zoveel mogelijk via de ambtelijke kanalen liep, was ook een punt van aandacht. Verdachten voor de Rechtbank beriepen zich vaak op het feit, dat zij niet gemonsterd zouden zijn op een bepaald schip, hetgeen in een totaaloorlog uiteraard wel begrijpelijk was. Er werd veel met “opstappers” gewerkt. Hoever de bemoeizucht van de ambtenaren kan gaan wordt geïllustreerd door de invoering van een nieuw artikel in het K.B. (aanvullend) op het Schepenbesluit waarin stond, dat na een ontploffing op zee de

wachtdoende machinist gerechtigd was de machine te stoppen zonder voorafgaand overleg met de officier op de brug. De uitbetalingen van wachtgeld door het Rode Kruis aan kapiteins in de 2<sup>e</sup> reserve was een sprekend staakje van tactloos optreden door het ministerie van Scheepvaart. Zelfs voor een doktersbehandeling was eerst toestemming nodig van het Rode Kruis! Het Bestuur zou hierop reageren.

### **De Kapiteinsvereniging in het jaar 1944**

Ook in 1944 vonden de maandelijke ledenvergaderingen plaats, waarbij talrijke in die tijd belangrijke zaken aan de orde kwamen. We lichten hieruit enkele hete hangijzers.

Het doen afvloeien van kapiteins naar de 2<sup>e</sup> reserve gaf nog veel stof tot praten. En terecht! De rechtspositie van de toenmalige gezagvoerders werd uitgehold. Zij verloren vele rechten, zoals bijvoorbeeld de verzekeringsbepalingen van Zee risico en de Ziektewet. Ook de “uitkeringen” waren van een vooroorlogse signatuur. Sommigen verpauperden naar ik later vernam.

Dit was voor het bestuur aanleiding om een discussiestuk op te stellen met als titel “Kapitein in de 2<sup>e</sup> Reserve” dat op 3 augustus 1944 door de voorzitter Kapitein J. Riedel aan de orde werd gesteld tijdens een onderhoud met de Minister van Scheepvaart.

Wat betekende het om tijdens de oorlog in de 2<sup>e</sup> Reserve te worden geplaatst? In eerste instantie een gevoel van onzekerheid aangaande een bestaansmogelijkheid na de oorlog en bij terugkeer naar Nederland. De Geallieerden waren inmiddels geland in Normandië en de Tweede Wereldoorlog leek in de beslissende eindfase te komen.

Er was in 1944 een overschot aan kapiteins, vele schepen gingen verloren en er werden geen

nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd.

Voor zover bekend werden in de 2<sup>e</sup> Reserve geplaatst:

1<sup>e</sup> de kapiteins, die de 60-jarige leeftijd bereikten,

2<sup>e</sup> de kapiteins, die medisch ongeschikt werden verklaard,

3<sup>e</sup> de kapiteins, die wegens bijvoorbeeld wangedrag, niet langer als kapitein gehandhaafd konden worden en

4<sup>e</sup> de kapiteins, die in feite overcompleteet waren en niet in aanmerking kwamen om in de Reserve te blijven.

De directie van de “Shipping” bepaalde uiteindelijk wie er in de 2<sup>de</sup> reserve werden geplaatst.

De vier genoemde categorieën kregen allen een “uitkering” die slechts gold tot het tijdstip, waarop zij naar Nederland zouden kunnen terugkeren.

Van de pensioengerechtigden, die tijdens de oorlog de 60-jarige leeftijd bereikten kregen de meesten een voorschot op hun pensioen, dat immers niet kon worden vastgesteld omdat de diverse maatschappij-fondsen in het bezette Nederland waren gevestigd. Dit voorschot op het pensioen bedroeg voor de meesten minder dan £ 30,- per maand! Geen wonder dat vele gepensioneerde kapiteins tijdens de oorlog bij hun nog varende collega's aan boord kwamen voor wat de Engelsen noemden een “square meal”.

Voor alle categorieën bestond dezelfde onzekerheid over wat er na de Tweede Wereldoorlog voor hen uit de bus zou komen. We weten nu in 1992 dat hun ongerustheid zeer terecht is geweest.

Voor de kapiteins uit de 3<sup>e</sup> categorie kon de Kapiteinsvereniging weinig doen. Zij waren immers door eigen toedoen in deze situatie geraakt, zo oordeelde men toen.

Voor de 4<sup>e</sup> categorie was de onzekerheid over de toekomst het grootst. Men wist niet of na de oorlog hun rederijen nog schepen bezaten of deze reders hen wederom in dienst zouden nemen.

Er was één lichtpunt voor de kapiteins in de 2<sup>e</sup> Reserve: zij werden na plaatsing in de 2<sup>e</sup> Reserve ontslagen van de Vaarplicht, zodat zij wel op Amerikaanse, Panamese of Liberiaanse schepen konden varen. De meest ondernemende onder hen hebben dat dan ook gedaan en bleken achteraf een juiste beslissing te hebben genomen. De gages op genoemde schepen lagen hoger dan op de Nederlandse vloot.

De Minister heeft aan kapitein Riedel de verzekering gegeven dat voor alle “kapiteins zonder schip” door bemiddeling van de Netherlands Shipping & Trading Cie. Een financiële regeling zou worden getroffen voor de tijd, dat zij niet naar Nederland konden terugkeren.

In 1944 kwam ook de door de Regering ontworpen “Verlof- en Wachtgeldregeling” herhaaldelijk ter sprake.

Deze regeling zou zijn ontworpen om in de eerste moeilijke tijden na de terugkeer naar Nederland te voorzien. Zij gold voor diegenen op wie de vaarplicht niet meer van toepassing was en moest worden beschouwd als een overgangsmaatregel totdat een Pensioenregeling tot stand gekomen zou zijn. Er werd namelijk verondersteld dat na de oorlog zou blijken, dat de maatschappij-pensioenfondsen zouden zijn aangetast, waardoor de Regering zou moeten bijspringen. Dit bleek onjuist te zijn!

De Pensioenregeling, beloofd door de Regering in de oorlog kreeg in 1944 al een Commissie ter voorbereiding. Het zou nog **tien** jaar duren voordat de pensioenbelofte zou worden ingelost. Ambtelijke molens malen langzaam.

Ook de z.g. Week- en Maandbrieven, een begrip uit de tijd van voor de Tweede Wereldoorlog kwamen vaak ter sprake op de vergaderingen. Er was een fonds gevormd door de “Shipping”, die de aanwezige gelden deed beleggen in Engels staatspapier. Er waren in die tijd uiteraard geen aanwijzingen in hoeverre de achtergebleven gezinnen in Nederland ondersteuning door of vanwege de bekende rederijen hadden ontvangen. Dat de administratie van de ingehouden Week- en Maandbrieven in Engeland geen eenvoudige zaak was geweest, moge blijken uit het feit, dat na de oorlog het aantal klachten over de afwikkeling zo groot was, dat daar een boek mee zou kunnen worden gevuld. Een teer punt was dat de kapiteins in de 2<sup>de</sup> reserve niet voldoende inkomen hadden om hun pensioenpremie te betalen.

Op 1 juli 1944, 25 dagen na de invasie verscheen een voor die tijd keurig Jaarverslag van het Bestuur. De Statuten werden bij Besluit 10660 van den Gouverneur van Curacao op 1 juni 1944 goedgekeurd. De Kapiteinsvereniging had uiteindelijk rechtspersoonlijkheid verkregen!

Op de Ledenvergadering van 2 juni 1944 waren slechts 3 Bestuursleden en 11 Leden aanwezig. Het was duidelijk dat vele kapiteins betrokken waren bij de invasie, waaraan 60 Nederlandse schepen deelnamen en op vele schepen ook nog een plaatsvervangend kapitein was aangesteld, vanwege de bijzondere omstandigheden en de sterk verhoogde risico's. Het aantal leden bedroeg inmiddels 197.

In deze vergadering wordt ook naar voren gebracht de satisfactie, die het Bestuur had bij het vernemen van de veel straffere houding van de Rechtbank ten aanzien van dienstweigeringen en andere disciplinaire zaken.

Ook het punt van de pensioenregeling voor de gezellen, die nog niet bestond, komt ter sprake. Het Bestuur stelt na vele besprekingen met het betrokken ministerie, dat er een ernstig gebrek is aan knowhow over pensioenen in het algemeen in die tijden.

In deze periode kwam ook de discussie op gang over de toekomst. De bestaande vakorganisaties kwamen geleidelijk in het geweer tegen de Kapiteinsvereniging en schuwden geen enkel middel in hun eigen propaganda. De Vereniging was "statutair" bedoeld voor de duur van de oorlog maar het Bestuur werd het eens, dat bij terugkeer in Nederland de status van de Vereniging zou moeten worden herzien.

In de vergadering van 21 juli 1944, die in het teken stond van de invasie in Normandië en de opmars van de geallieerde legers naar Duitsland en de Lage Landen, werd met geen woord gerept over de krijgsverrichtingen, althans niet in de Notulen.

De voorzitter kapitein J. Riedel, was benoemd tot vertegenwoordiger in Napels van het Netherlands Shipping & Trading Committee, zodat hij zich gedwongen zag af te treden, waarop kapitein Meinsma zich bereid verklaarde, tijdelijk het voorzitterschap te zullen waarnemen. Zij, die kapitein Meinsma hebben gekend na de oorlog, zullen erkennen dat hij, ons lid nr. 1 en eerste Erelid, een voortreffelijke bestuurder is geweest, die steeds weer klaar stond in geval van nood, een goede tweede man te zijn.

Zijn tijdelijk voorzitterschap was van korte duur. Reeds in september 1944, toen de geallieerden trachtten op te rukken in de Lage Landen en een heroïsche strijd streden bij Arnhem, werd kapitein Oepkes verkozen tot voorzitter, terwijl de eerdergenoemde kapitein W. Sissingh, bekend van de Moermansk konvooiën, tot bestuurslid werd gekozen. Kapitein W. Duykers trad terug uit het bestuur i.v.m. zijn positie in het N.S.T.C.

Aan het einde van het jaar 1944 kwam ook de vraag aan de orde over de materiële gevolgen voor de nagelaten betrekkingen van tijdens de Tweede Wereldoorlog op zee vermiste zeevarenden. Het werd toen pas duidelijk dat het Burgerlijk Wetboek deze vermisten slechts als "afwezigen" beschouwt, hetgeen verstrekkende gevolgen heeft voor de nabestaanden. Men denkt hierbij aan de tegoeden, die deze vermisten voor hun nabestaanden hadden vastgezet op bijvoorbeeld Engelse banken e.d.

Bij het einde van het jaar bleek de devaluatie van de gulden ten opzichte van het Pond sterling reeds enige schaduwen vooruit te werpen op de problemen, die zouden kunnen ontstaan bij het overdragen van Engelse banktegoeden na de oorlog naar Nederland.



## DE KAPITEINSVERENIGING IN HET JAAR 1945

In 1945 komt in de vergaderingen de terugkeer naar Nederland aan de orde. Begin 1945 speelt het dieper afladen van tankers in de Verenigde Staten een rol. De Amerikanen wilden met behulp van de Nederlandse Scheepvaartinspectie zelfs schepen afladen tot tropenmerk, daar de schepen onder de kust tot 36° N.Br. konden stomen, omdat daar de zone Winter North Atlantic ophoudt. Dit veroorzaakte nogal enige commotie bij de ervaren tanker-kapiteins i.v.m. het passeren van Hatteras en de St. George Shoals. De Vereniging staat achter de kapitein, die dieper afladen weigert en meent dat de Inspecteur voor de Scheepvaart niet geautoriseerd is dit eigenmachtig te doen. Deze werd ook teruggefloten.

In 1945 komt ook het punt van het z.g. "International Seafarers Charter" aan de orde, dat door de International Transport Workers' Federation en de International Marine Officers' Association werd opgesteld. Dit Charter, dat na de oorlog een belangrijke rol gaat spelen, stelt in 194 punten de arbeidsvoorwaarden aan boord van koopvaardij-schepen vast. De Vereniging zal een kleine Commissie benoemen, die de punten van het Charter dient te bestuderen en hierover rapport uit zal brengen.

Het Pensioenfonds voor Gezagvoerders en Officieren ter Koopvaardij blijkt ook in Engeland te zijn gevestigd en stuurt een rondschrijven aan betrokkenen, waarin een aantal problemen rondom "non-premium paying members" uit de doeken worden gedaan. In 1945 is het maximum pensioen nog steeds £2.200 p.j. bij een premie-grondslag van f6.000,- per jaar! Op 25 mei 1945 vindt de voorlaatste vergadering plaats in Londen in het bekende Netherlands House. De geallieerde troepen hebben Nederland bevrijd en de vijandelikheden in Europa zijn beëindigd

De Nederlandse zeevarenden zullen binnenkort in de gelegenheid worden gesteld om een periode van verlof door te brengen in Nederland. Een saillant punt is dat zij tijdens hun verlof na vijf oorlogsjaren niet verzekerd zullen zijn volgens de Zee ongevallenwet. Men kon zich individueel verzekeren voor de duur van het verlof!

De Vereniging beraadt zich in deze periode over de vraag, welke houding de Kapiteinsvereniging zal moeten aannemen t.a.v. de Vereniging van Gezagvoerders en Officieren ter Koopvaardij. De voorzitter krijgt een mandaat om onderhandelingen aan te gaan met de V.G.O.K. Men is dan nog gematigd optimistisch over de uitkomst hiervan.

Ook de plaats van vestiging van de Vereniging in Nederland vormt een punt van discussie. Een meerderheid is voor Rotterdam.

In de vergadering van 7 september 1945 deelt kapitein A. Oepkes mede dat hij zijn functie als voorzitter wenst neer te leggen omdat zijn reders Erhardt en Dekkers een beroep op hem hebben gedaan.

Gelukkig was kapitein Riedel in staat het voorzitterschap weer op zich te nemen.

### **De eerste vergadering op Nederlandse bodem**

Nederland was na de bevrijding op 5 mei 1945 in een ongekende feestroes maar al spoedig drong het door tot iedereen, welke erfenis de Duitsers hadden achtergelaten. De haveninstallaties opgeblazen, het gehele transportsysteem chaotisch door het opblazen van spoorbruggen en het afvoeren van onze treinen naar Duitsland. Er was geen schroefje te krijgen en men leefde nog van de hand in de tand.

Voor de zeevarenden, die de gehele oorlog buitengaats waren geweest was dit decor van het weerzien met hun geliefden, een bittere ontgoocheling. Het geldwezen was totaal in wanorde en de meest essentiële voedingsmiddelen waren zeer schaars en werden met mate gedistribueerd.

Het was verstandig van de toenmalige bestuurders, dat men tot 14 september 1945 heeft gewacht alvorens een Ledenvergadering te beleggen in Rotterdam. Deze vond plaats, hoewel de zetel van de vereniging nog steeds in Londen was gevestigd, in het Parkhotel. Aanwezig waren 3 Bestuursleden en 13 leden.

Het zal wel een bewogen vergadering zijn geweest. Het aantal leden was inmiddels gestegen tot 227. Het Bestuur zat niet stil. Op korte termijn werd kantoorruimte gehuurd op de Parklaan 16, zodat de Penningmeester zich daar in december zou kunnen installeren. Er werd uitgekeken naar een kantoorruimte in Amsterdam. Er werd een normale bankrekening geopend bij de Nederlandse Handel Mij. Aardig gegeven was dat het toen nog niet mogelijk was een girorekening te openen. Eerste bestuursdaad op Nederlandse bodem was het verlagen van de contributie en entreegeld.

Op deze eerste vergadering in Nederland kwam de aap uit de mouw wat betreft de Rijksspaardienst in Londen. Deze tegoeden waren n.l. geblokkeerd en werden door de Regering gebruikt als aanvulling op de deviezen pot. Ook de afrekening van de veelbesproken "Week- en Maandbrieven" leverde veel klachten op.

De tijdens de oorlog door minister P. Kerstens in uitzicht gestelde Pensioenregeling leverde veel stof tot praten op. De voorzitter kon mededelen dat ook de kapiteins in de Commissie tot voorbereiding vertegenwoordigd waren.

De ambtelijke molens gingen weer werken. Een Nederlandse kapitein werd vervolgd omdat hij zijn zeebrief niet had laten aftekenen bij de consul in den vreemde! De belastinginspecteurs kwamen snel na de oorlog in het geweer om te trachten een graantje mede te pikken bij de zeevarenden, die uit Engeland terugkwamen.

Kapitein W. Sissingh kwam met de heugelijke tijding dat Nederlandse zeevarenden teruggekeerd uit de oorlog, in Rotterdam gratis naar de bioscoop konden op een vrijkaartje. Ook dat gebeurde in het Nederland van net na de oorlog.

In de vergadering van 28 september 1945, die weer in het "Netherlands House" te Londen plaatsvond, kon kapitein Oepkes de voorzittershamer weer overhandigen aan kapitein Riedel, die het in Napels voor gezien hield en zich weer in Nederland kon vestigen.

De werkzaamheden van de z.g. Unificatie-commissie van zee risico gaf veel stof tot kritiek. De bedoeling was de bijzondere regelingen uit de oorlog weer terug te brengen tot vooroorlogse dimensies in Nederland.

Ook in deze vergadering werd kapitein A. Filippo herdacht, oud-gezagvoerder van de H.A.L., die tijdens de bezettingsjaren zeer veel werk heeft verricht voor de achtergebleven gezinnen van zeevarenden, door middel van de mede door hem gestichte "Zeeman spot".

Op 30 november 1945 heeft de laatste vergadering plaats in het "Netherlands House" te Londen. Eind december 1945 zal de Vereniging zich weer in Nederland gaan vestigen en wel te Rotterdam. De Statuten behoeven daartoe dringende wijzigingen.

## DE EERSTE JAREN NA DE OORLOG

De eerste vergadering van de Vereniging werd gehouden in het Beursgebouw te Rotterdam, de overige vergaderingen in 1946 werden maandelijks gehouden, beurtelings in Amsterdam en Rotterdam. De belangstelling was redelijk goed. Er kwamen ook veel belangrijke onderwerpen aan de orde. Binnen het bestek van dit gedenkboek kunnen wij slechts een gedeelte van deze onderwerpen summier vernielden.

In dit verenigingsjaar besprak men:

De Statutenwijziging i.v.m. het verplaatsen van de zetel van Curacao naar Rotterdam.

Er wordt gesproken over een gedenkboek voor de krijgsverrichtingen in de Nederlandse koopvaardij tijdens de oorlog.

Het contact met de Stichting “De Zee” wordt hersteld en er wordt een kantoor in Amsterdam geopend in het Zeemanshuis aan het Kadijksplein. Kapitein J. van der Meulen is de eerste vertegenwoordiger Amsterdam.

De Stichting “Week- en Maandbrieven” blijft de aandacht vasthouden. Ook de Belastingzaken uit de oorlog komen op de agenda. Zeelieden, die in de oorlog buitenlands waren, worden als buitenlanders beschouwd voor de I.B. Zij betalen loon- en inkomstenbelasting vanaf 1 januari 1946. De reeds geheven loonbelasting wordt niet afgetrokken en ook de Vermogensaanwasbelasting wordt vrij soepel geregeld.

De voortgang van de Pensioen-Commissie wordt geregeld besproken. Ieder ziet nu wel in dat dit een lange-adem-project wordt.

De Vereniging zal lid worden van het College Zeemanshoop en steun verlenen.

De Kapiteinsvereniging gaat op de problemen van de Weduwenpensioenen uitvoerig in en maakt zich sterk om del 100,--per maand voorlopige uitkering verhoogd te krijgen. In dat jaar worden deze pensioenen met f 250,-- p.j. verhoogd.

De “Vereeniging voor de Zeevaart” een oude vereniging, die de culturele belangen van zeevarenden behartigde, verliest zoveel leden, dat aansluiting bij de Kapiteinsvereniging, voorzover het Kapiteins betreft, eigenlijk geruisloos verloopt.

De Raad voor de Scheepvaart krijgt een geheel nieuwe samenstelling. In de Raad nemen een aantal leden van de Vereniging zitting. Voorzitter wordt Prof. Offerhaus.

Er wordt in 1946 voor het eerst gesproken over Kapiteinssalarissen in het algemeen en er wordt een standpunt geformuleerd over een z.g. collectief contract, waarvoor de meeste kapiteins niet warm lopen. De C.K.O. werpt zich weer op als de wettelijke onderhandelingspartner bij de C.A.O.-besprekingen.

De Vereniging herstelt de contacten met diverse instanties werkzaam op het gebied van de scheepvaart, zoals ook in Londen het geval was.

De Kapiteinsvereniging maakt zich sterk voor 60-jarigen, die niet meer in de Wachtgeldregeling lopen en geen pensioen krijgen. Er komt een Interim-regeling voor hen, die hun vaarplicht naar behoren hebben vervuld.

Aan het einde van 1946 zijn de gelden van de zeevarenden bij de Rijksspaardienst nog steeds geblokkeerd. Intussen hebben degenen, die bij Engelse banken hun spaargeld hadden gedeponneerd op velerlei wijzen hun ponden opgenomen en naar Nederland overgebracht, naar goed-vaderlandse traditie.

Eind 1946 laat de voorzitter weten dat de Vereniging 263 leden telt.

Het jaar 1947 laat eenzelfde beeld zien als 1946. De Maatschappij-pensioenen worden hier en daar met 25% verhoogd. Op 1 april 1947 komt het bericht, dat de Rijksspaardienst zal worden opgeheven en dat de gelden naar een rekening in Nederland zullen worden overgeschreven maar daar geheel of gedeeltelijk geblokkeerd zullen blijven,

Het plan om een monument op te richten voor de gevallen van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog begint vorm te krijgen. Het zal komen te Rotterdam zegt Lucien Ruys.

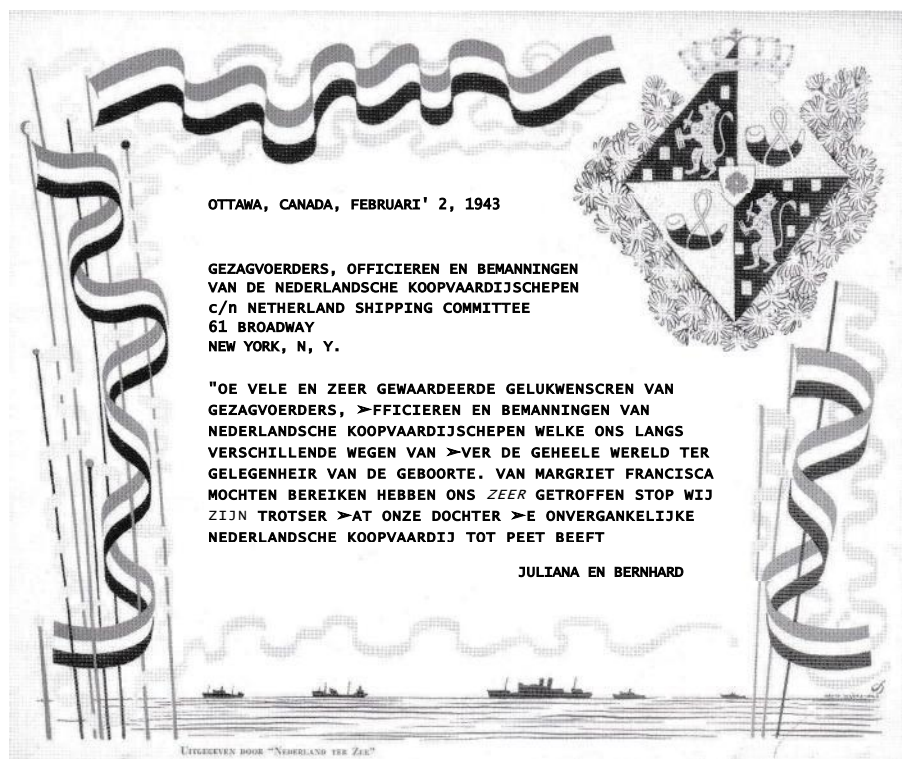
De Vereniging voor de Zeevaart kan nog steeds niet besluiten te fuseren met de Kapiteinsvereniging.

De Kapiteinsvereniging gaat zich in 1947 ook profileren als een vereniging, die over een breed gebied de belangen van de kapiteins behartigt. We zien activiteiten op het gebied van de navigatie, de ontwikkeling van de radar, navigatiesystemen, de scheepsbouw maar ook op andere gebieden, zoals werkgelegenheidsproblemen voor kapiteins, de standaardeisen voor gezellen aan boord, de meteorologie, de contacten met het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart.

De bemoeienissen met de oorlogspensioenen nemen veel tijd alsmede het begin van het ontwerpen van dienstvoorwaarden voor zeevarenden.

Veel interesse krijgt het Prinses Margrietfonds en de Stichting Oorlogsgraven.

Op 15 september 1941 werd door een aantal directeuren van de "Shipping" en een aantal bestuurders van de "Stichting Zee risico" een Stichting voor Oorlogsslachtoffers der Nederlandse Koopvaardij en hun nagelaten betrekkingen opgericht.



Deze stichting kreeg na de geboorte van Prinses Margriet in Ottawa in 1943 een vervolg. Een dag na de geboorte had Koningin Wilhelmina namens de ouders de Nederlandse Koopvaardij uitgenodigd als peet op te treden voor haar kleindochter. De eerder genoemde Stichting kreeg toestemming de naam van Prinses Margriet aan de Stichting te verbinden: de “Stichting Prinses Margriet Fonds” waaraan de oude naam werd toegevoegd, werd voor de Koopvaardij een begrip.

Dit steunfonds heeft in de Tweede Wereldoorlog en vooral daarna zeer veel goed werk gedaan voor de slachtoffers uit de koopvaardij en hun nagelaten betrekkingen. Tussen 1941 en het jaar van opheffing 1976 werd voor ruim 3 miljoen gulden aan uitkeringen, vakanties, studiekosten e.d. aan slachtoffers uit de Tweede Wereldoorlog en hun nagelaten betrekkingen verstrekt.

Hoewel de kapiteins uit de Tweede Wereldoorlog niet direct bij de oprichting waren betrokken hebben zij zich na 1943 niet onbetuigd gelaten en door de Koopvaardij werd tijdens en na de oorlog zeer veel geld bijgedragen.

De pet kroon met de Margriet, ontworpen door Koningin Wilhelmina werd tijdens de oorlog zeer veel gedragen.



Het *margriet-embleem* dat op 14 september bij Koninklijk Besluit voor de Nederlandse koopvaardij werd vastgesteld.

De koopvaardij was in januari 1943 uitgenodigd om peet te staan voor H.K.H. Prinses Margriet. Hieruit, en uit het grotere nationale verband waarin de handelsvloot sinds de bezitsvordering was georganiseerd, ontstond de behoefte aan een overkoepelend symbool. Toch is de margriet als pet-embleem over het algemeen slechts gedragen door officieren die geen vaste maatschappij meer hadden. Scheepsgezellen (die immers niet waren geüniformeerd) konden slecht een insigne opspelden. Desondanks is de margriet onverbrekkelijk verbonden met de koopvaardij, niet alleen in de oorlog maar ook in de tijd van wederopbouw. Als speldje (en dan vooral in de uitvoering zonder anker voor niet-zeevarenden) zag men het tot kort geleden vrij veel. Thans is het, mét het aureool dat de koopvaart in de oorlog heeft gekregen, en mét de trots voor het Nederlands zeevarend bedrijf, vrijwel verdwenen.

Bij sommige maatschappijen worden monumenten voor gevallen onthuld, bij andere rederijen zwijgt men stil over de oorlog en doet men niets op dat vlak. Een regeling voor Zeelieden Ex-Krijgsgevangenen Nederlands-Indië wordt in het vooruitzicht gesteld.

## DE PERIODE VAN 1948 TOT 1950

Op 1 januari 1948 bedraagt het aantal leden van de Vereniging 280. De groei is nu duidelijk vertraagd. Maatregelen worden genomen in deze jaren om vooral meer varende kapiteins aan te trekken voor het lidmaatschap.

De voorlichting aan varende gezagvoerders komt van de grond en voorziet in een behoefte. De Noordzee en Het Kanaal zijn nog lang niet mijnenvrij. Nog ettelijke schepen lopen op mijnen in dat gebied. Vaak door slordige navigatie meent de Raad voor de Scheepvaart. Er

zijn maar weinig Nederlandse schepen bij. De Routeringsdienst van de Koninklijke Marine in de grote havens doet goed werk.

De beboeing op de Noordzee heeft terecht nog steeds de volle aandacht.

Documentatie over de Koopvaardijvloot in Oorlogstijd komt moeizaam van de grond. De opbouw van Nederland, de problemen in Indonesië en het economisch herstel verdringen het boekstaven van de geschiedenis van de Koopvaardijvloot in de periode 1940-1945 naar de achtergrond.

Er worden wel pogingen gedaan. In 1947 verscheen "Scheepsrampen in Oorlogstijd" en tevens Van Limburg Stirum's "Varen in Oorlogstijd". Veel uitvoeriger waren de twee delen van L.L. von Munching's "De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog", welke respectievelijk in 1978 en 1986 verschenen.

In 1986 verscheen ook K.W.L. Bezemer's "Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog". Dit boek, dat Bezemer schreef na twintig jaar studie van vrijwel alle in Europa aanwezige oorlogsdokumentatie en logboeken, scheepsverklaringen e.d. was een poging de gehele geschiedenis tot in details vast te leggen. Hoewel dat boek de waardering kreeg, welke het verdiende, bleken na het verschijnen zoveel onjuistheden te zijn binnengeslopen, dat in 1990 tenslotte nog in *een* fors derde deel een aantal feiten moesten worden rechtgetrokken. En ook dan is zijn verhaal nog niet compleet.

Naarmate de Tweede Wereldoorlog verder achter ons ligt, neemt ook de belangstelling af voor de geschiedenis van de koopvaardij in oorlogstijd. De achteruitgang van de Nederlandse vloot na de oorlog vanaf het midden van de zestiger jaren tot heden heeft ook niet stimulerend gewerkt voor het schrijven van een volledige geschiedenis van de Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Het zij zo.

In 1948 krijgt kapitein A. Romijn alsnog de Militaire Willemsorde 4<sup>e</sup> klasse, terwijl nog 14 kapiteins het kruis van Verdienste krijgen uitgereikt.

Binnen de Vereniging wordt het aantal Varende Commissarissen uitgebreid. Er worden in de jaren na de oorlog weer vele nieuwe kapiteins benoemd. Het herstel en de uitbreiding van de vloot komt weer op gang. De Kapiteinsvereniging krijgt naamsbekendheid.

Hoewel de Pensioencommissie eind 1949 met haar rapport gereed is, zal het nog tot april 1950 duren alvorens een advies aan de Regering wordt uitgebracht. Het voorstel tot wet zal nog jaren op zich laten wachten.

De Statutenwijziging als gevolg van de terugkeer naar Nederland wordt door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen goedgekeurd op 13 december 1949. Belangrijk in deze nieuwe Statuten is dat in artikel 4, het afsluiten van collectieve arbeidsovereenkomsten met werkgevers, dan is opgenomen.

Begin 1950 wordt de Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie bij wet geregeld. Deze wet behelst het ordenen van het bedrijfsleven door de instelling van openbare lichamen van beroep en bedrijf, met als toporgaan een op tripartite wijze samengestelde Sociaaleconomische Raad. Het bestuur heeft ook in deze periode getracht de positie van de kapitein binnen het kader van de P.B.O. te bepalen.

Duidelijk is dat de vakorganisatie C.K.O. voor onze vereniging geen plaatsje onder de zon ziet komen binnen het raamwerk van deze wet en het nog steeds moeilijk heeft met het bestaan van de Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Op de Jaarvergadering van 13 juli 1950, gehouden in “Die Port van Cleve” te Amsterdam werd het navolgende Bestuur aan de Leden voor herverkiezing voorgedragen:

Kapitein J. Riedel	Voorzitter
Kapitein A. Meinsma	Vicevoorzitter
Kapitein A.J. ten Tije	Secretaris-penningmeester
Kapitein K.G. Dekker	Commissaris
Kapitein J.A. Oepkes	Commissaris
Kapitein H. Stobbe	Commissaris
Kapitein J. v.d. Meulen	Commissaris en
Kapitein P.A. Vergroesen	Lid.

Er waren nu 14 varende commissarissen, verdeeld over 12 rederijen.

De Kapiteinsvereniging stond in 1950 de K.P.M.-kapiteins bij, die bij vonnis van 2 november 1950 van de Amsterdamse Rechtbank bij kort geding van een onrechtmatige daad zouden worden beticht, indien zij als kapitein aan boord van hun schepen troepen van de Repoeblik Indonesia zouden vervoeren binnen de Archipel, met name naar Ambon. De Vereniging stelt dat dit in voorkomende gevallen als overmacht zou moeten worden aangemerkt. In 1950 bestaat de Kapiteinsvereniging zeven jaar en het is in dat jaar verheugend te zien dat er in het Bestuur zo weinig mutaties voorkomen. “Never change a winning team” gold ook hier. In 1992 komt men nog onder de indruk van de ontzaglijke hoeveelheid werk, dat verricht werd over zulk een groot gebied door deze bekwame bestuurders van het eerste uur. De start van de Kapiteinsvereniging is moeilijk geweest. De wens een nieuwe vereniging op te richten leefde al ver voor de oorlog. Twee gebeurtenissen hebben de stoot gegeven tot de stichting van de nieuwe Kapiteinsvereniging: de lange diepe economische depressie van de jaren dertig en de Tweede Wereldoorlog met al de gevolgen voor de Nederlandse zeevarenden op het persoonlijk vlak. Ruim drieduizend zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij keerden niet in het vaderland terug. Soms vindt men hun namen op gedenkplaten of monumenten, al of niet aangetast door de tand des tijds. Vele namen zijn vergeten of vindt men niet meer. Hun bijdrage aan de eind overwinning op nazi-Duitsland en Japan blijft echter overeind staan.

Zij die de oorlog overleefden en na een korte spanne rust weer het ruime sop kozen, hebben een onvervangbaar stuk ervaring en kennis overgedragen aan die nieuwe generatie zeelieden, die in de jaren direct na de oorlog naar zee gingen. Dat geldt met name ook voor de kapiteins, die ná de oorlog weer bij hun eigen rederijen gingen varen, bevrijd van honderden reglementen, niet meer in konvooi of onder marine-bescherming, zonder oerlikons of machinegeweren op de brug.

Terug naar de bekende havens van de lijndiensten, op zoek naar bekenden in Rio, Singapore, Houston of Bombay, ondertussen trachtend de “militaire” reglementen van het Vaarplicht-besluit weer te vervangen door de niets-aan-het-toeval-overlatende reglementen van de bekende maatschappijen, zich weer verdiepen in tijd- of reischarters als weleer.

Het zal u duidelijk zijn geworden uit het voorafgaande: het begin was moeilijk maar in 1950 was het al duidelijk dat de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins een “blijvertje” zou zijn. Een vereniging van kapiteins, die zou uitgroeien naar een belangenvereniging van formaat.

# DE KOOPVAARDIJ TUSSEN 1950 EN 1960 EN DE VERENIGING

C. BRUIN

In het begin van de jaren vijftig maakte de Nederlandse koopvaardij een aanzienlijke groei door. Dit werd veroorzaakt door het herstel van de vlootsterkte naar vooroorlogs niveau. De Nederlandse regering had aan het einde van de oorlog 10 schepen van het type C 3 bij de Sun Shipyard in Chester Pennsylvania besteld. Bovendien werd de vloot aangevuld met een aantal schepen uit de Amerikaanse surplus vloot, hiertoe behoorden C 3s (ex baby flattops), Victory's alsmede een aantal Liberty schepen waarvan er enkelen reeds onder Nederlandse vlag voeren.

Toch werd de koopvaardijvloot niet alleen aangevuld met schepen in het buitenland gebouwd, ook in Nederland kwam de scheepsbouw wederom snel op gang zodat van deze zijde ook in ruime mate aan de wederopbouw van de vloot werd gewerkt.

Dit veroorzaakte een sterke wijziging in het personeelsbeleid van de meeste rederijen. Waren de reders kort na de oorlog nog zeer defaitistisch wat de wederopbouw van de vloot betrof en werd aan de jongere officieren aangeraden emplooi elders te zoeken, in de jaren vijftig ontstonden er grote moeilijkheden om de vloot goed bezet te houden. Bij vele rederijen werden reeds gepensioneerde gezagvoerders teruggeroepen om gedurende de kustreizen in Europa dienst te doen terwijl ook het uitbetalen van verworven verlof veelvuldig voorkwam.

## DE KAPITEINSVERENIGING GEDURENDE DE JAREN VIJFTIG

Het bovenstaande had natuurlijk een grote invloed op het ledenbestand van de Kapiteinsvereniging, bedroeg het aantal leden eind 1949 slechts 315 aan het einde van 1959 was dit aangegroeid tot 908 leden.

Toch kan deze toename niet alleen worden verklaard uit de toename van het aantal varende schepen onder Nederlandse vlag. Vele kapiteins die zich voordien niet bij een vereniging of een vakorganisatie hadden aangesloten, zagen in dat men door gezamenlijk optreden sterker stond en zij vonden in de Kapiteinsvereniging datgene waar zij naar zochten, namelijk een organisatie zonder politieke kleur, die de belangen van de gezagvoerders in de ruimste zin van het woord wilde behartigen, dus niet alleen maar wilde praten over arbeidsvoorwaarden maar die zich ook bemoeide met de problemen op het gebied van de navigatie, sociale omstandigheden, juridische zaken en die internationale contacten wilde bevorderen.

Om dit te illustreren willen we hier enkele punten noemen die kort na de oorlog veel aandacht van het bestuur en leden vroegen.

1. De kwestie van de erkenning van de organisatie als vertegenwoordiger van het merendeel van de varende kapiteins onder de Nederlandse vlag.



2. De instelling van het pensioenfonds voor de Nederlandse koopvaardij zoals beloofd door de regering te Londen in 1942.
3. De onrustige toestand in Nederlands Indië, het latere Indonesië in verband met het behartigen van de belangen van de collega's van K.P.M. en K.J.C.P.L.
4. De toekenning van het oorlogsherinneringskruis voor diegenen die gedurende de oorlog hun vaarplicht loyaal hadden vervuld.
5. De afhandeling van de financiële zaken wegens de gedurende de oorlog niet uitbetaalde week- en maandbrieven (dit was gebeurd op last van de Duitse bezetter).
6. De veiligheid van de navigatie in verband met oude mijnenvelden (routering) en het verschijnen van radar als nieuw navigatiemiddel op de brug.
7. Radar navigatie.

### **Erkenning van de organisatie als vertegenwoordiger van het merendeel van de Nederlandse gezagvoerders**

Deze kwestie is eigenlijk tot op heden nooit geheel en al opgelost. Het is reeds begonnen gedurende de oorlog en hoewel er tot op heden wel enige vorderingen zijn gemaakt, moet helaas worden geconstateerd dat een volledige erkenning door de andere vakorganisaties nooit van de grond is gekomen. Desalniettemin heeft de vereniging zich een status verworven waarmee door de andere organisaties zomede als door rijksinstellingen op scheepvaartgebied terdege rekening werd gehouden. Ook de verhouding tot het C.K.O. is gelukkig de laatste jaren veel verbeterd en in sommige opzichten kan men zelfs van een samenwerking spreken.

### **De instelling van het pensioenfonds voor de Nederlandse koopvaardij zoals dat beloofd was door de regering te Londen**

Wat de oprichting van het pensioenfonds voor de koopvaardij betreft is het wel aardig om de moeilijkheden welke hieraan vooraf zijn gegaan aan de vergetelheid te onttrekken.

De Kapiteinsvereniging had zich reeds veelvuldig kritisch uitgelaten over de lange duur na de oorlog die men van regeringszijde nodig had om tot verdere maatregelen te komen.

Maar op 14 augustus 1951 scheen er een beetje schot in de zaak te komen, er werd namelijk op het secretariaat van de Kapiteinsvereniging een brief van het ministerie van Sociale Zaken ontvangen van de volgende inhoud:

Brief van het Ministerie van Sociale Zaken gedateerd 14 augustus 1951.

Onderwerp: Pensioenregeling voor opvarenden der Nederlandse Koopvaardijvloot

Hierbij delen de ondergetekenden u mede, dat een beslissing is genomen met betrekking tot het pensioenvraagstuk voor de opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot. In de Ministerraad van 30 juli jl. is besloten dat de regering bereid is te bevorderen dat ten behoeve van de uitvoering van een pensioenregeling voor de zeelieden een bijdrage ineens wordt verleend van f 70.300.000,-- en wel in de vorm van 3 ½% rentende staatsschuld.

Hierbij zij aanstonds opgemerkt dat dit bedrag het uiterste is waartoe de regering kan gaan. De pensioenregeling zal moeten worden uitgevoerd door een bedrijfspensioenfonds en zal

staan naast de toekomstige algemene wettelijke ouderdomsverzekering, waarin volgens plannen ook de zeelieden zullen worden opgenomen. Voorts zal overeenstemming moeten worden verkregen met vertegenwoordigers van de regering ten aanzien van de wijze waarop bovengenoemd bedrag zal worden aangewend.

Door het ter beschikking stellen van genoemd bedrag moeten de toezeggingen, die de regering in verband met de vaarplicht aan de zeelieden heeft gedaan, geacht worden ten volle te zijn vervuld.

Een gelijkkluidend schrijven richten de ondergetekenden tot de "Raad van Bestuur voor de Zeevaart" en de Contact Commissie van Organisaties van werknemers ter koopvaardij. Met het oog op de besprekingen, welke zullen moeten plaatsvinden aangaande de wijze, waarop door het Rijk ter beschikking te stellen bedrag zal worden aangewend, verzoeken zij u met de genoemde organisaties in overleg te treden om te komen tot een paritaire aanwijzing van vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties.

w.g. De Minister van Sociale Zaken

w.g. De Minister van Verkeer en Waterstaat

w.g. De Minister van Financiën

Naar aanleiding van deze brief deelt de voorzitter van de Kapiteinsvereniging op 28 augustus daaraanvolgend aan alle betrokkenen mede, dat zij gaarne bereid is deel te nemen aan de besprekingen ter regeling van een pensioenfonds voor de opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot.

Helaas beginnen dan de moeilijkheden, het C.K.O., aangesloten bij N.V.V. weigert zitting te nemen in een paritaire commissie waarin ook de Kapiteinsvereniging zitting zou hebben. De Directeur-generaal voor de Scheepvaart, de heer Oyevaar, laat zich door het N.V.V. intimideren en gaf te kennen dat de brief van de Minister van Sociale Zaken eigenlijk niet voor de Kapiteinsvereniging was bestemd doch slechts ter kennisgeving aan de voorzitter was verzonden. Bovendien suggereerde hij aan de Kapiteinsvereniging "zo veel mogelijk water bij de wijn te doen" ter voorkoming dat de C.K.O. haar dreigement om niet aan de besprekingen deel te nemen indien er een vertegenwoordiger van de Kapiteinsvereniging aanwezig zou zijn, ten uitvoer zou brengen.

Kapitein J. Riedel, de voorzitter van de Kapiteinsvereniging, heeft er toen nadrukkelijk op gewezen dat van de zijde van zijn vereniging altijd bereidheid is geweest tot samenwerking met andere organisaties van werknemers in de zeevaart alsmede met de regeringsinstanties. Hij heeft zich daarbij afgevraagd of een vereniging, destijds te London opgericht in het belang van de Nederlandse koopvaardij, min of meer op aandrang van de Netherlands Shipping and Trading Commission, ter handhaving van orde en tucht aan boord van zeeschepen, zo maar in een hoek gedrukt kon worden door de steun van een politieke partij aan een andere vereniging.

Het wordt daarna even stil met betrekking tot het bedrijfspensioenfonds maar het verschil van mening steekt regelmatig de kop op. In oktober en november 1953 komt de vertegenwoordiging van de Kapiteinsvereniging in het bestuur van de commissie voor de pensioenregeling voor de koopvaardij weer aan de orde. De ministers van Sociale zaken,

Verkeer en Waterstaat en Financiën verzochten in een gezamenlijk schrijven om te komen tot een paritaire commissie, maar wederom maakte het C.K.O. bezwaren tegen de deelname van de Kapiteinsvereniging. Om de zaken niet verder te vertragen werd door kapitein Riedel een concessie gedaan waarbij hij zich bereid verklaarde als zelfstandig lid in deze commissie plaats te nemen maar ook dit voorstel wordt door de Contact Commissie verworpen. Na een bespreking met de secretaris van Sociale Zaken bleek er geen voortgang gemaakt te kunnen worden.

Dan volgt een bespreking met de Minister van Sociale Zaken, maar ook dit gesprek blijft zonder resultaat. Ter ondersteuning van het standpunt van onze vereniging wordt een schrijven ontvangen van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart waarin wordt geconstateerd dat onze vereniging een representatieve vertegenwoordiging is van de kapiteins in de grote handelsvaart.

In januari 1954 wordt dan eindelijk de impasse verbroken. Op de vergadering van 14 januari wordt medegedeeld dat, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, het Bedrijfs-pensioenfonds voor de Koopvaardij op 25 januari ten overstaan van notaris Schadee te Rotterdam zal worden opgericht, dat onze vereniging als medeoprichter zal worden genoemd en dat een vertegenwoordiger van onze vereniging als stemgerechtigd lid in het bestuur zal plaats nemen.

Het bestuur van die tijd was zeker voldaan met het bereikte resultaat maar was zich wel bewust dat dit was bereikt door medewerking en steun van de redersvereniging.

## **DE ONRUSTIGE TOESTAND IN NEDERLANDS INDIË**

De behartiging van de belangen van de collega's van K.P.M. en K.J.C.P.L. in wat Indonesië zou worden.

De kapiteins bij de K.P.M. kwamen in de jaren vijftig in een zeer moeilijke positie te verkeren, weshalve het bestuur van de vereniging besloot elke twee maanden een bijzondere vergadering te beleggen, speciaal voor gezagvoerders van de K.P.M. en de K.J.C.P.L. De verplichting van het vervoer van Indonesische troepen binnen de archipel kwam onder meer aan de orde. De toestand in Indonesië met betrekking tot de Nederlandse koopvaardij ten gevolge van de strijd om Nieuw Guinea (Irian-Barat) waren de zaken die tot een zuivere confrontatie leidde.

Kapitein H.A. Corsten, destijds varend commissaris bij de K.P.M. heeft ons daarover indertijd een volledig verslag gedaan, hetgeen wij hier in verkorte vorm willen herhalen.

Kapitein Corsten vertelt eerst hoe in het najaar van 1957 de toestand in Indonesië verslechterde op grond van boycotacties tegen de Nederlanders door het actie comité Irian Barat. Deze acties werden officieel geleid door het Indonesisch ministerie van Voorlichting. De dagelijkse problemen waarvoor de gezagvoerders en officieren op de schepen van de K.P.M. werden gesteld, stelden hoge eisen aan moreel en uithoudingsvermogen van de betrokkenen. Vooral tijdens het vervoer van militairen van de T.N.I.

In december bereikten de maatregelen tegen de Nederlanders, in het raam van de actie Irian

Barat, haar hoogtepunt. Kapitein Corsten beschrijft de daaropvolgende gebeurtenissen als volgt.

“Op 2 december 1957 kwam ik bij daglicht met de “Plancius” ten anker voor Tg. Priok varende in de sneldienst en komende van Semarang. Ik had een grote groep Nederlandse planter-families aan boord, die dezelfde dag per m.s. “Oranje” door moesten naar Nederland. Te ongeveer 7 uur kwam een deputatie van het Indonesisch personeel op de brug, bestaande uit vier man, één Djoeroemoedie (kwartiermeester), één bandjerwalla, één tremmer en één olieman. Deze lieden maakten zich bekend als leden van het comité Irian Barat en deelden mij mede, dat dien dag op order van de Indonesische regering zou worden gestaakt bij alle Nederlandse ondernemingen en bedrijven. Het schip zou derhalve buiten blijven liggen en de bemanning diende aan deze staking deel te nemen. Het was eerst op die ochtend dat ik constateerde dat buiten de vertegenwoordiging van de vakvereniging aan boord zich ook onder het Indonesisch personeel, leden waren van het z.g. actie comité Irian Barat. Deze ervaring deden ook de kapiteins op van al onze schepen in het interinsulair verkeer. Direct nadat ik vermelde mededeling kreeg, liet ik de timmerman, voorzitter van de “Buruh” (vakvereniging), bij mij komen. Ik sprak mijn verwondering er over uit dat, buiten hem om, een actie comité handelend optrad. Hij gaf mij ontwijkende antwoorden en gaf duidelijk blijken van vrees en intimidatie.

Te 8.00 voormiddag werd officieel door de Indonesische radio omroep, namens de Indonesische regering, de ééndagsstaking geproclameerd. Vanaf dat ogenblik beseften wij ten volle, dat een officieel startschot was gegeven voor willekeur en terreur, tegenover een praktisch weerloze Nederlandse gemeenschap.”

Kapitein Corsten beschrijft dan verder hoe er door de toenmalige Indonesische regering een uitvaarverbod werd opgelegd aan alle schepen van de K.P.M. en de K.J.C.P.L. Op een gegeven moment wordt zelfs de Nederlandse vlag op de K.P.M.-schepen, die in Tg. Priok lagen, neergehaald en door de Indonesische vlag vervangen. Hoewel hiertegen ernstig werd geprotesteerd kon men in verband met de bedreiging die met deze maatregel gepaard ging, zich slechts op deze wijze verzetten.

Op 9 december moeten de Nederlandse officieren van de schepen die in Tg. Priok liggen hun schepen verlaten en worden zij tijdelijk ondergebracht in het logeergebouw van de K.P.M.

Als varend commissaris bij de K.P.M. had kapitein Corsten regelmatig contact met de directie in Djakarta en hij beschrijft hoe vastbesloten men was wanneer het de veiligheid van de opvarenden zou betreffen. Dergelijke rapporten werden, zoals hij het beschrijft, steeds via betrouwbare handen doorgegeven.

Maanden van ongewisheid volgden dan tot men op maandag 29 maart wederom terug kon gaan aan boord van de schepen. Wel was er door de Indonesische regering besloten dat de K.P.M. niet meer mocht deelnemen aan het interinsulair vervoer. Het kostte de Nederlandse bemanningen van de schepen veel moeite om de schepen wederom vaarklaar te maken daar er geen Indonesisch personeel meer aan boord was. Het bleek bijvoorbeeld mogelijk om met 17 man, waaronder 5 walemployés, de Plancius veilig naar Singapore te brengen.

Kapitein Corsten sprak er zijn waardering over uit dat hij, als varend commissaris van de

Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins, gedurende deze zeer moeilijke tijd door de directie van de K.P.M. uitstekend op de hoogte was gehouden. Ook in Nederland had het bestuur van onze vereniging regelmatig contact met de directie van de K.P.M. te Amsterdam, zodat ook van deze zijde de belangen van de collega's in Indonesië ook in Nederland constant de aandacht hadden.

Hierna vond ook het beruchte proces tegen kapitein Jungschläger plaats. Kapitein L.N.H. Jungschläger, werd op 31 januari 1904 te Maastricht geboren en was na de soevereiniteits-overdracht in dienst bij de K.P.M. Gedurende de Tweede Wereldoorlog en daarna was hij hoofd van de militaire inlichtingendienst in Nederlands Indië. Op 30 januari 1954 werd hij gearresteerd onder beschuldiging van samenzwering tegen de staat en deelneming aan benden activiteit. Op 17 februari 1955 begon een proces tegen hem. De procesvoering stond onder sterke druk van de Indonesische regering. Als verdediger trad oorspronkelijk op de Nederlandse advocaat Mr H. Bouman. Deze moest echter, daar zijn leven werd bedreigd, vluchten. Zijn vrouw, mevrouw Mieke Bouman-van den Berg, zette, hoewel geen juriste, de verdediging voort.

Hoewel het bestuur van onze vereniging weinig invloed op de gang van zaken bij het Indonesische gerechtshof kon uitoefenen, werd er wel een protest ingediend bij de minister van Justitie te Djakarta van de volgende inhoud:

“Bestuur en leden der Vereniging van Nederlandse Koopvaardij Kapiteins opgericht 1943 in vergadering bijeen in Rotterdam. Kennisgenomen hebbende van het in de dagbladen vermelde over het proces Jungschläger te Djakarta, protesteert met klem tegen het in twijfel trekken van de waarheid der door Nederlandse Koopvaardij Kapiteins afgelegde verklaringen door de officier van Justitie Mr Sunarjo, besluit ter zake een protest in te dienen bij Zijne Excellentie de minister van Justitie der republiek Indonesia te Djakarta, en gaat over tot de orde van de dag.”

Tijdens deze vergadering werden ook waarderende woorden gesproken over mevr. Mr Bouman, die kapitein Jungschläger op zulk een uitmuntende wijze bijstond. Nog voordat de rechtbank te Djakarta tot een uitspraak in het proces tegen kapitein Jungschläger kwam, is hij op 19 april in het ziekenhuis “Tjikini” overleden. Op 9 mei 1956 vond de begrafenis van kapitein Jungschläger plaats waarbij ook onze vereniging was vertegenwoordigd.

## **RADAR NAVIGATIE**

Dit onderwerp heeft veel belangstelling in de kring der leden van de vereniging. De radar was in de jaren vijftig nog een nieuw element op de brug en van vele zijden werd dit instrument met enige aandacht bekeken. Natuurlijk waren deze radars, vergeleken bij de huidige toestellen, nog maar zeer primitief, meestal waren ze niet gekoppeld aan het gyrokompas en werkte men met de zogenaamde koers boven. Er waren nog schepen waar het radarbeeld nog bestond uit het z.g. grass, dit was een groene lijn op de radarbuis waarbij de echo's als een groene punt boven deze lijn uitstak. Gelukkig werden dit soort toestellen snel vervangen

door de modernere uitvoering waarbij de koppeling aan het gyrokompas al spoedig werd verwezenlijkt.

Zoals hierboven reeds gesteld, werd in den beginne de radar nog met enig wantrouwen bekeken. Men sprak in die tijd reeds meerdere malen van z.g. “Radar Assisted Collisions” waarbij bedoeld werd op de verkeerde interpretaties van het radarbeeld.

Het is natuurlijk logisch dat het bestuur van de Kapiteinsvereniging grote waarde hechtte aan dit nieuwe “hulpmiddel bij de navigatie”, zoals het indertijd werd genoemd. In een uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart werd gesteld dat men met beleid gebruik moest maken van dit “Hulpmiddel bij de Navigatie” en dat een grondige bestudering van de bestaande literatuur op het gebied van Radar Navigatie bij mist door de Raad als onontbeerlijk werd beschouwd. Ook de havenradar wordt door de vereniging als een belangrijk hulpmiddel gesignaleerd. Eén van de gezagvoerders van de K.N.S.M. vertolkt zijn ondervinding met de havenradar van IJmuiden bij het binnenlopen van de pieren tijdens mist en spreekt daarbij zijn waardering uit over de goede berichtgeving van het walstation. Gedurende de jaren vijftig wordt de radar een steeds belangrijker instrument op de brug maar ook aan de wal worden steeds meer radarketens in gebruik genomen.

Eén van de bekende aanvaringen tijdens mist, waarbij de waarnemingen op de radar niet op de juiste wijze werden geïnterpreteerd, is wel die tussen de “Stockholm” en de “Andrea Doria” op 25 juli 1956. Deze calamiteit werd natuurlijk op de vergaderingen van de vereniging druk besproken waarbij natuurlijk ook werd gekeken of er uit dergelijke ongevallen lering kon worden getrokken.

De vereniging gaf in die tijd een pamflet uit getiteld “Radar en verantwoordelijkheid bij aanvaring”. In dit pamflet werden diverse uitspraken van gerechtshoven behandeld en werd uiteindelijk een conclusie geformuleerd die als volgt luidt:

1. Men dient zich te houden aan de wet van uitwijking.
2. Men dient te handelen volgens goed zeemanschap.
3. Men dient de radar te gebruiken indien deze aan boord is.
4. Men dient een juiste interpretatie te geven aan de informatie die door het radarbeeld wordt gegeven.

Uit het bovenstaande blijkt, dat onze vereniging zich zeer bewust was van de grote voordelen die de radarnavigatie met zich bracht maar niet blind voor de in die tijd toch nog onvolkomen gegevens, die men vooral in dikke mist met dit hulpmiddel kon verkrijgen. Het werd dan ook van harte toegejuicht dat er speciale radarcursussen tot stand kwamen, waar men op simulatoren praktijk opdeed om zodoende gevaarlijke situaties te onderkennen en deze op te lossen.

## **ZAKEN DIE ONS BEZIG HIELDEN**

Wat in deze geschiedschrijving van de zoals de naam die de vereniging toen droeg “Vereniging van Nederlandse Koopvaardij Kapiteins opgericht 1943” zeker niet mag ontbreken, is de naam van kapitein J. Riedel, die gedurende 12 ½ jaar de voorzittershamer hanteerde. Kapitein Riedel's grote verdienste voor de vereniging bleek reeds direct daar het

bestuur hem benoemde tot erevoorzitter, zodat hij ook te allen tijde toegang had tot de vergaderingen. Menigmaal werd er dan ook gebruik gemaakt van zijn grote kennis van zaken die hij gedurende die 12 ½ jaar had opgedaan.

Na zijn afscheid als voorzitter gaf hij nog een resumé over datgene wat er in die tijd als oorzaak en gevolg van de oprichting van de kapiteinsvereniging kan worden gezien. Korthedshalve zullen hier slechts de punten worden genoemd die hij indertijd naar voren bracht.

1. De taak en de positie van de kapitein.
2. Handhaving van het gezag aan boord tijdens de oorlog.
3. De middelen tot handhaving van dat gezag.
4. De oprichting van de Kapiteinsvereniging.
5. De oorlogsjaren.
6. De naoorlogse jaren met o.a. de oprichting van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij.
7. De toekomst waar kapitein Riedel nog veel werk voor de vereniging onderkende.

Toekenning van het Kruis van Verdienste voor diegenen die gedurende de oorlog hun vaarplicht loyaal hadden vervuld.

In april 1956 blijkt dat het z.g. “Kruis van Verdienste met Gesp” moet worden ingeruild voor de z.g. “Bronzen Leeuw”. De leden die gerechtigd zijn deze onderscheiding te dragen, voelen weinig voor een dergelijke omwisseling. De bronzen leeuw zegt hen niets. Men had de indruk gekregen dat het “Kruis van Verdienste met Gesp” alleen door militairen zou mogen worden gedragen. Bij navraag en onderzoek is toen gelukkig gebleken dat dit een onjuiste opvatting was en zo konden allen die in de oorlog deze onderscheiding hadden ontvangen, deze behouden.

Afhandeling van de financiële zaken wegens de gedurende de oorlog niet uitbetaalde week- en maandbrieven.

Gedurende de oorlog had de Duitse bezetter in Nederland een soort strafmaatregel uitgedacht. Zij dwong de scheepvaartmaatschappijen om aan de familieleden van zeevarenden op schepen, die voor de geallieerden voeren, slechts maandelijks een kleine som gelds uit te keren, maximaal f 70,--. Aan de andere kant echter, dus in Engeland, werd bij de uitbetaling aan de zeevarenden wel rekening gehouden met de hoogte van de maandbrieven. Na de oorlog werd er dus een stichting opgericht om uit te zoeken wie nog recht had op uitbetaling van ingehouden gelden.

Ook dit was natuurlijk een onderwerp waarmee de Kapiteinsvereniging zich in de naoorlogse jaren intens bezig hield.

Verhouding van de ideële tot de materiële belangen in onze vereniging.

Dit onderwerp komt meerdere malen ter sprake zowel op de bestuurs- als op de ledenvergaderingen. Tijdens een voordracht van één der bestuursleden uit de jaren vijftig worden deze zaken als volgt behandeld.

Veelal worden de materiële zaken met grote aandacht gevolgd zoals b.v. verlofregeling, salaris en pensioenvoorwaarden en het is dus logisch dat het bestuur hieraan veel aandacht

besteedt. Maar toch waarschuwde de inleider er voor dat de ideële kant van de positie van de gezagvoerder niet uit het oog dient te worden verloren. Er werd op gewezen dat de kapitein als vertegenwoordiger van de reder belangrijke zaken diende te behartigen, de goede zorg voor schip en lading, de zorg maar eveneens het behartigen van de belangen van de bemanning tegenover de werkgever en de daaruit voortspruitende positie van werkgever tegenover laatstgenoemde categorie. Uit het bovenstaande kan men constateren dat de positie van de kapitein tot op heden eigenlijk geen enkele wijziging heeft ondergaan.

#### Nautisch onderwijs

In 1955 werd een commissie ingesteld ter reorganisatie van het nautisch onderwijs. Hoewel onze vereniging een aanvraag indiende om in deze commissie zitting te nemen kon daaraan geen gevolg worden gegeven. Toch prijkte dit onderwerp vele malen als agendapunt op de vergaderingen van onze vereniging. Naar aanleiding van deze reorganisatie werd een enquête onder de leden ingesteld waaruit natuurlijk zeer verschillende beoordelingen naar voren kwamen. Natuurlijk kwam ook weer de opleiding aan boord van een zeilend schoolschip aan de orde ter kweking van saamhorigheid onder de leerlingen. Dit laatste voorstel had echter geen algemene bijval. Wel werd duidelijk dat de moderne techniek in de scheepvaart en de navigatie in de leerstof diende te worden opgenomen, zo werd er b.v. genoemd de radarcursussen, Decca- en gyroopleidingen maar over het algemeen hield men vast aan de z.g. getrapte opleiding volgens het rangensysteem zoals dat reeds jaren in zwang was.

Uiteindelijk kwam het bestuur van de vereniging tot de volgende aanbeveling.

- a. Het combineren der A.S. en B.S. opleiding tot één opleiding met respectievelijk 2 en 3 leerjaren.
- b. Aan het einde der opleiding een schoolexamen onder toezicht van gecommitteerden, met de mogelijkheid tot herexamen.
- c. Ca. 12 maanden vaartijd als stuurmansleerling, met enige speling voor degenen die voor 1 september binnenkomen.
- d. Het bijhouden van een dagboek in te leveren bij de directeur der zeevaartschool.
- e. Herhalingscursus met uitbreiding tot en met een gedeelte van wat nu voor het theoretisch examen 2<sup>e</sup> stuurman wordt gevraagd en afvoering van;  
Nederlandse taal, Engelse taal, rekenkunde, algebra en meetkunde, Platte- en bol-driehoeksmeting en aardrijkskunde.  
In deze vakken is reeds geëxamineerd onder toezicht van gecommitteerden.
- f. Het tweede gedeelte van het examen 2<sup>e</sup> stuurman overbrengen naar het examen voor 1<sup>e</sup> stuurman, behalve sub 10 (gebruik van hulpmiddelen bij de navigatie) dat naar het 3<sup>e</sup> stuurman examen overgebracht moet worden.

In 1957 vindt er een plenaire zitting plaats van de “Staatscommissie voor reorganisatie van het zeevaartonderwijs”. Ook dan is men nog steeds niet tot een eensluidende conclusie gekomen. De werkelijke reorganisatie van dit onderwijs zou echter pas een aantal jaren later worden geëffectueerd.



## Het verloop onder de koopvaardijofficieren

Dat het verloop onder de bemanningen van koopvaardijochepen ook in de jaren 1955 reeds ongerustheid baarde, moge blijken uit een rapport van de vereniging nadat er op dit gebied een rondvraag onder de leden was gehouden. Daar het te ver zou voeren dit gehele rapport hier te herhalen, willen we er slechts enkele punten uit overnemen. Ten eerste een samenvatting van de oorzaken van dit verloop.

1. Het onvoldoende aantrekkelijk zijn der hoogste rangen.
2. De lange reizen. (Reizen van 18 maanden waren in die tijd bij sommige maatschappijen niet ongebruikelijk.)
3. Afnemend aantal officieren uit families die vroeger van vader op zoon de zee kozen.
4. Zich door humeur of gebrek aan tijd laten beïnvloeden door de inspecteur of chef personeelszaken wanneer een stuurman of een scheepswerktuigkundige met een verzoek komt.
5. Het niet verlenen van een toegezegd verlof of het tussentijds terugroepen van verlof.
6. De weinig opgewekte stemming op sommige schepen.
7. De lange tijd die verloopt tussen het beëindigen der opleiding en het gaan varen als jongste officier.

Bovenstaande punten werden in dit rapport verder uitgewerkt. Het is helaas onmogelijk om deze uitvoerige verhandeling hier te herhalen maar toch zijn er enkele markante punten die ook heden ten dage nog geldig zijn. Bijvoorbeeld de onaantrekkelijkheid van de hoogste rangen daar de ouderen veelal minder vooruit gingen dan de jongeren. Ten tweede, de onmogelijkheid tot wat in dit resumé werd genoemd “de mogelijkheid om een kapitaaltje bij een te varen”. Vooral het belastingstelsel en de steeds voortgaande inflatie werden hierbij als grote schuldigen aangewezen, Het wekt dan ook geen verwondering dat in de aanbevelingen die werden genoemd: een ruimere aftrek van de belastingen wordt bepleit. Waarbij wij denken aan:

- a. Een behoorlijke aftrek voor het in stand houden van het uniform.
- b. Aftrek van reis- en verblijfkosten wanneer de echtgenote haar man in een andere dan de thuishaven opzoekt.
- c. Aftrek voor het normaal maken van kosten in buitenlandse havens.
- d. Aftrek voor een vast percentage der gage, te beschouwen als ontberingstoelage.
- e. Het laten vervallen van het bedrag waarmee de gage wordt verhoogd voor “vrije voeding” (gehuwden) en van “vrije voeding en inwoning” (ongehuwden).

Uiteindelijk komt het bestuur van onze vereniging tot de volgende voorstellen:

1. Een “inbreng” bij inspecties, personeelsafdelingen en chefs aan boord, op de gewijzigde omstandigheden. Niemand haalt zijn eigen positie omlaag, wanneer hij een ondergeschikte uitlegt waarom iets niet kan of niet mag. Voorts wordt een vriendelijke ontvangst van ondergeschikten en een goed humeur ten sterkste aanbevolen.
2. Er zeer ernstig naar te streven dat tijdig de te verlenen verloven worden verleend en een verleend verlof niet wordt onderbroken. Kapiteins behoren niet minder verlof te krijgen dan de ondergeschikte officieren.

3. In overleg met de regering te komen tot een regeling waarbij de studie voor hogere rangen wordt ingekrompen. De huidige regeling tot verlening van het diploma derde stuurman aan BS'ers met vaartijd is een wassen neus.

Voor vertrek van een schip uit Nederland bekend maken, wie op de reis wordt overgeplaatst naar een buitenlijn.

4. Voorkomen dat stuurlieden van het buitenland alleen de te lossen of te laden lading zien en dat de werktuigkundigen steeds torn-toe moeten maken.

Met deze aanbevelingen probeerde men het sterke verloop onder de koopvaardijofficieren terug te brengen tot een aanvaardbare limiet. Wel hield deze aanbevelingen in dat er toch enig verloop diende te blijven bestaan om te voorkomen dat men in de dienst vergrijsde voor men de hoogste rangen had bereikt.

#### Bescherming van de Koopvaardijvloot in oorlogstijd

Het is niet verwonderlijk dat, aangezien zo veel van de leden van de Kapiteinsvereniging de oorlog aan den lijve hadden ondervonden en de daarbij komende spanning die in die jaren tussen oost en west heerste, dit onderwerp meerdere malen op vergaderingen werd besproken. Om te illustreren hoe noodzakelijk de scheepvaart voor Engeland gedurende de Eerste Wereldoorlog was, schreef Rudyard Kipling een klein gedichtje van de volgende inhoud.

“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 all us big steamers,  
And if anyone hinders our coming you'll starve.”

De waarheid van deze woorden is gedurende de laatste wereldoorlog wederom duidelijk gebleken. In november 1957 gaf de vereniging een brochure uit onder de titel “De scheepvaart in oorlogstijd”. Het hierboven aangehaalde gedicht van Rudyard Kipling was als het ware als een voorwoord bedoeld. Helaas is het niet mogelijk deze gehele verhandeling in dit boek op te nemen, maar wij willen er toch wel enkele punten uit aanhalen. Er werd bijvoorbeeld reeds rekening gehouden met een nucleaire aanval als opening van de vijandelijkheden.

1. De exploitatie van de NATO-koopvaardijvloot in oorlogstijd.
2. De bondgenootschappelijke bescherming van de NATO-koopvaardijvloot.  
Het uitrusten van de koopvaardij schepen met defensieve middelen (Iets waaraan het in het begin van de Tweede Wereldoorlog zo schromelijk had ontbroken.)  
De geallieerde zee verkeersorganisatie (Naval Control of Shipping Organisation).
3. Het formeren van konvooien.
4. Het routeren van konvooien en zelfstandig varende schepen.

#### **De Raad voor de Scheepvaart**

Gezien het grote belang dat elke gezagvoerder had en nog steeds heeft bij een juiste beoordeling indien hij voor de Raad voor de Scheepvaart moet verschijnen, is het niet verwonderlijk dat dit rechtscollege onder constante aandacht van het bestuur en leden van de

Kapiteinsvereniging stond en nog steeds staat. De uitspraken van de Raad werden indertijd als bijlage bij het tijdschrift “De Zee” gevoegd en deze bijlagen werden door een ieder nauwkeurig bestudeerd. Het kwam dan ook vele malen voor dat men het niet eens was met het oordeel van de Raad. Een voorbeeld uit de vijftiger jaren was de uitspraak aangaande de aanvaring tussen de “Willem Ruys” en de “Oranje”. Dit kwam vooral daarom ter sprake omdat daar bij een arbitrage uitspraak te London werd bepaald dat de aansprakelijkheid van de schade voor 3/5 door de Scheepvaart Maatschappij “Nederland” moest worden gedragen en 2/5 door de “Koninklijke Rotterdamsche Lloyd”. In de discussie die hieraan werd gewijd, kwam de vraag naar voren of het niet wenselijk was dat de mogelijkheid tot hoger beroep zou worden ingevoerd. Deze vraag heeft een zeer lang leven gehad en is zelfs heden ten dage nog niet geheel van het tapijt verdwenen. Toch is het oordeel van de vereniging altijd hetzelfde geweest namelijk dat het college van de Raad voor de Scheepvaart zodanig is samengesteld dat een hoger beroep niet nodig is. Wel wordt er steeds op gewezen dat indien er nieuwe feiten bekend worden, dat men dan een herhaling van de zitting kan vragen.

### **De loodsdienst op de Westerschelde**

De loodsdiensten op de Nederlandse kust zijn vele malen een onderwerp van gesprek geweest maar de loodsdienst op de Schelde spande wel de kroon. Het verwisselen van de loods op de rede van Vlissingen gaf vaak een reden tot klachten als het loodsbootje niet snel ter plaatse was. Dit kwam natuurlijk voor daar er in die tijd nog geen regelmatig contact via V.H.F. was. Vele malen moest men dan met het schip, op de drukke rede van Vlissingen een volledig rondtorn maken alvorens men van loods kon verwisselen. Bij mist was dit ongetwijfeld een hachelijke onderneming. Het was dan ook een zeer logische zaak dat het bestuur de klachten van de kapiteins zeer ernstig opvatte en een onderhoud aanvroeg met de Directeur-generaal voor het Loodswezen te ‘s-Gravenhage. Men moet hierbij wel bedenken dat het Loodswezen in Nederland toen nog geheel onder de Koninklijke Marine viel en dat onderhandelingen tussen de Nederlandse en Belgische Loodsdienst in een permanente commissie van toezicht op de vaart op de Westerschelde plaatsvond.

In deze commissie werd in die jaren goed samengewerkt. Men had op basis van ervaring de beloodsing verdeeld 27 ½ % voor de Nederlandse loodsen en de overige 72 ½% voor de Belgische loodsdienst.

Een belangrijke klacht dat de Belgische afhaalboten te langzaam waren werd ruitelijk erkend en het voornemen werd bekend gemaakt dat daarin verbetering zou worden aangebracht.

Hoewel het bovenstaande zeker niet volledig is, hopen wij toch hiermede de lezer een indruk te hebben gegeven van de activiteiten die het bestuur van de “Vereniging van Nederlandse Koopvaardij Kapiteins opgericht 1943” in de jaren vijftig hebben ontwikkeld.

# DE JAREN ZESTIG

A. J. BRANDENBURG

Er is waarschijnlijk geen decennium aan te wijzen waarin de koopvaardij zulke enorme veranderingen heeft ondergaan als in deze jaren. Dat geldt zeker ook voor de Nederlandse koopvaardij. Na de aanzienlijke verliezen van de Tweede Wereldoorlog was deze wederom sterk toegenomen door enerzijds de overname van Engelse en Amerikaanse replacement- en standaardschepen, anderzijds door nieuwbouw op grote schaal. Daardoor was het aantal zeeschepen in het jaar 1958 tot de ongekennde hoogte van 1549 eenheden gestegen, meer dan de Nederlandse vloot in 1939 telde. Ook meer dan het er ooit nog zouden worden, want in 1960 was reeds een lichte daling te zien van een 48 stuks tot 1501 met *een* bruto-tonnage van 4.486.000 ton. Bezien we de vlotenlijsten van deze jaren zestig dan bemerken we een geleidelijk jaarlijks teruglopen tot we per 1 januari 1970 er nog maar 1088 over hebben met een bruto-tonnage van 4.089.000 ton.

## Passagiersvaart

Het meest spectaculair is de terugval van het aantal passagiersschepen, inclusief vrachtschep en met accommodatie voor 13 of meer passagiers, van 78 naar 16. De bruto-tonnage viel van 704.000 naar 216.000 ton. De oorzaak is duidelijk, want de lijnvaart met passagiers werd hoe langer hoe meer overgenomen door vliegtuigen. Daarbij kwam dat de Indiëvaart wegviel, zeker nadat Nieuw Guinea in 1963 aan de republiek Indonesië was overgedragen en Nederlandse schepen in dat land niet welkom meer waren. De troepenschepen "Waterman" en "Grote Beer" werden dan ook dat jaar naar het buitenland verkocht en de "Johan van Oldenbarnevelt" ging naar Griekenland, waar het als "Lakonia" geen lang leven meer beschoren zou zijn.

Wat erger was dat begin 1964 de laatste twee Indiëvaarders "Oranje" en "Willem Ruys" aan Achillo Lauro te Napels werden overgedaan.

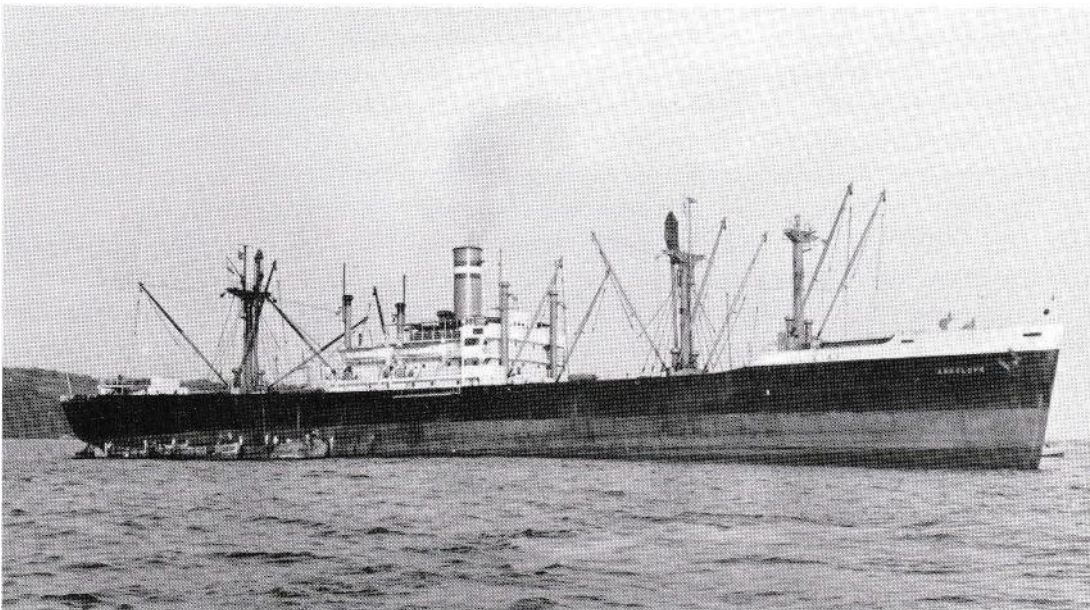
De betrokken directies zagen geen mogelijkheden meer om deze schepen onder Nederlandse vlag te exploiteren, zeker niet na de loonexplosie van dat jaar. Merkwaardig genoeg meende één der H.A.L.-directeuren in januari 1964 nog dat hij niet bevreesd was dat de luchtvaart het aantal passagiers op de trans-Atlantische vaart zou doen verminderen. In maart 1965 zegt directeur R.W. le Poole van de K.N.S.M. vertrouwen te blijven houden in de toekomst van de passagiersvaart.

Beiden hadden toch ongetwijfeld de vaart met lijndiensten op langere trajecten op het oog, respectievelijk Amerika en West Indië, waaraan H.A.L. en K.N.S.M. toen nog deelnamen. Slechts luttele jaren nadien werden deze echter opgeheven.

Wat bleef was de cruisevaart en de Ro-Ro veerdiensten op kortere trajecten, welke laatsten in aantal toenamen. Zo opende eind 1965 de Noordzee Veerdiensten de dienst op Hull. Men kan dus constateren dat de passagiersvaart in dit decennium niet alleen sterk verminderde, maar ook van karakter veranderde.

## De vrachtvaart

Ook de vrachtvaart heeft grote veranderingen ondergaan in de jaren zestig. Eensdeels als gevolg van de veroudering der Nederlandse koopvaardij, want ook de na de oorlog toegevoegde standaardschepen waren aan vervanging toe. Er werd dan ook spoedig nieuwbouw gepleegd op grote schaal en de oude vloot grotendeels vervangen door grotere schepen. Het betekende wel dat het aantal schepen terugliep van 1305 in 1960 met 2.551.000 ton tot 970 eenheden in 1970 met 2.572.000 bruto-registertonnen. Niet verwonderlijk gezien het streven naar schaalvergroting is dat de grootste klap werd geleden door de coasters van minder dan 500 brt., waarvan het aantal met 300 stuks was verminderd. Daarnaast speelde een grote rol de veranderingen in de wijze van vervoer. Nu moet gezegd worden dat ons land nooit bepaald voorop gelopen heeft bij de invoering van nieuwe transportmethoden of -technieken. Merkwaardig genoeg zijn meestal de initiatieven daartoe uitgegaan van Amerika, waarvan altijd werd beweerd dat dit land niet seaminded was. Nu is dit land natuurlijk gestimuleerd door de Tweede Wereldoorlog, waarin bijvoorbeeld het roll-on, roll-off vervoer eerst goed op gang is gekomen ook voor goederentransport. Direct na die oorlog zijn de Amerikanen daar wel mee doorgegaan, als voorloper van dit transport voor commercieel vrachtvervoer. Maar de eerste coaster van het rij-op/rij-af type in Nederland was de "Rijnstroom" (1966-499 brt) van de H.S.M. Eind 1965 was overigens de



*Na de oorlog is het bestand van Nederlandse schepen, dat enorm was teruggelopen door de vele verliezen, vrij snel weer aangegroeid. Vooral ook door de vele uit Engeland en Amerika verkregen replacementschepen; o.a. Liberty's, Empire- en Victoryschepen, C 2's en C 3's en vele anderen. Het hier afgebeelde t.s. "Arkeldijk" was een der tientallen Victory's die bij Nederlandse maatschappijen waren ondergebracht. De "Arkeldijk"; ex: "Whitman Victory", in 1945 gebouwd, was 7.648 brt. En 4.607 nrt. Was in dienst van de Holland Amerika Lijn van 1946 tot 1966.*

nieuw opgerichte North Sea Ferries aangevangen met een dienst van Europort op Hull, en het eerste Nederlandse schip van die dienst, de “Norwind” (3692 brt.) kwam in maart 1966 in de vaart.

Ook de containervaart kwam hier niet vlot op gang, al vervoerde men al snel containers op conventionele schepen. In Lloyd's List van 12 augustus 1966 verkondigde nog een woordvoerder van de H.A.L. dat het containervervoer tussen West Europa en Amerika slechts langzaam op gang zou komen. Maar in 1960 was al het eerste echte containerschip, de “Hawaiian Citizen”, een omgebouwde C 3, door Matson in de vaart gebracht.

Pas op 4 juli 1968 werd Nederlands eerste cellulaire containerschip, de “Eemstroom” (ex: Guineekust, 4000 ton) door de H.S.M. in de vaart gebracht, welke driemaal per week tussen Amsterdam en Felixstowe zou gaan varen. Weliswaar was H.A.L. al spoedig op de eerdere bedenkingen teruggekomen, want men had samenwerking gezocht met buitenlandse maatschappijen, wat resulteerde tot samenwerking in de Atlantic Containerline. Het eerste Nederlandse vaartuig in die lijn werd de “Atlantic Star”. Dit werd eind 1967 in de vaart gebracht, maar dit was een combinatie container- en ro-ro-schip.

Al met al kwam er een grote omwenteling tot stand in het vrachtvervoer, zoals Lo-Lo vervoer, palletised cargo en verticale belading. (W-klasse van R.L.)

### **De tankvaart**

Minder spectaculair was de teruggang van de tankervloot in die jaren, namelijk 118 schepen van 1.233.000 brt. Naar 102 tankers met 1.301.000 brt. Dus zelfs een verhoging van de tonnage; des te opmerkelijker daar in die tien jaren het aantal KHV-tankers met negen stuks was gestegen tot 24 met totaal 12.000 brt. Hieruit kan men concluderen dat de gemiddelde tonnage van de grote vaart-tankers aanzienlijk was gestegen en wel van 11.900 brt. Tot 16.500 bruto tonnage. Veel oude tonnage is dan ook afgevoerd en een nieuwbouwprogramma zorgde voor vervanging met veel grotere. Zo werd in juli 1963 de “Esso Den Haag” in de vaart gebracht, welke met 53.141 brt. Toen het grootste schip der Nederlandse koopvaardij werd. Maar tegen het einde van dit decennium waren er Nederlandse tankers, die al tweemaal deze tonnage bedroegen.

Overigens is in deze jaren, afgezien van de veel grotere tonnenmaat, niet zoveel veranderd in het tankvervoer, afgezien van het begin der gastankvaart. Medio 1966 was in Amerika de eerste tanker voor het vervoer van vloeibaar gas in de vaart gekomen, de “Methane Princess”. Wat deze vaart betreft liep Nederland wel aardig voorop. Want Anthony Veder bestelde al snel daarna ook een gastanker. Deze door Scheepswerf de Waal te Zaltbommel gebouwde gastanker kwam in 1968 in de vaart. De “Coral Maeandra” was Nederlands eerste en was groot 3.357 brt., had afmetingen van 103,4 x 14,8 x 7,7 meter en voer met 4.000 pk. Een vaart van 14,5 mijl.

Het is niet de bedoeling om de gehele geschiedenis van Nederlandse koopvaardij vast te leggen, maar het leek goed om toch een indruk te geven van de grote veranderingen welke in deze jaren in de koopvaardij plaats vonden. Want zulks heeft ook zijn invloed gehad op onze vereniging.

## Het veranderende varensleven

Een aspect waar toch ook iets van gezegd dient te worden is de verandering die plaats vond in het leven van de zeeman. Juist in de loop van de jaren zestig werd deze hoe langer hoe duidelijker. Er is reeds gewezen op de vernieuwing van de vloot in deze jaren, waarbij oudere schepen werden vervangen door grotere tonnage met hogere snelheden. Zij het dat het aantal schepen onder Nederlandse vlag geleidelijk aan minderde.

Maar de nieuwe schepen waren wel aangepast aan eisen welke bij moesten dragen om de steeds grotere concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Gevleugelde woorden werden hierbij automatisering en rationalisatie. Schepen werden algemeen uitgerust met radar en de automatische stuurinrichting werd hoe langer hoe meer toegepast. Brugbediening van motoren en ankerspil deden hun intrede, alsmede zelfregistrerende telegraaf- en koersschrijvers. Communicatie zowel aan boord; denk aan “walkietalkie” en “loudhailers”; als tussen schip en wal werden verbeterd. Plaatsbepalingssystemen, zoals Decca en Loran werden gemeengoed.

In feite hadden al deze zaken te maken met het doel de efficiëntie aan boord op te voeren, zodat men over kon gaan tot reductie van het aantal bemanningsleden. Daartoe diende ook de aanpassing van het schip zelf, waarvan als voorbeeld kan dienen de vervanging van de conventionele houten luiken door stalen- en later McGregorluiken. In 1963 werd binnen de vereniging al uitvoerig gediscussieerd over de rationalisatie aan boord; over bemanningsvermindering en wegvallen van bepaalde functies aan boord, zoals timmerman, kabelgast, bootsmansjongens, kombuispersoneel en bedienden.

Vrijwel de enige andere mogelijkheid om de efficiëntie op te voeren was verkorting van de reistijden door enerzijds grotere snelheden en anderzijds kortere ligtijden in de havens. Beide innovaties zorgden wel voor een vermindering van de leefbaarheid aan boord. Wat dit laatste betreft heeft dit ook bijgedragen tot het feit dat het aantal Nederlandse bemanningsleden terugliep en het aantal vreemdelingen aan boord gestadig groeide, althans wat de gezellen betrof. Het varensleven werd ook beïnvloed door andere factoren. Als voorbeeld moge worden genoemd de invoering van routingssystemen, aanvankelijk in het Engels Kanaal, later ook in nauwe vaarwaters en/of druk bevaren routes. Ook binnen de vereniging is vele malen gediscussieerd over de wenselijkheid van routing, maar men moest toch wel tot de conclusie komen dat het de veiligheid ten goede zou moeten komen. Ook al omdat de wereldscheepvaart steeds toenam en wel in hoge mate met schepen onder vreemde vlag met betrekkelijk weinig geschoolde bemanningen. Het betekende wel dat de kapitein werd beperkt in zijn bewegingsvrijheid.

Tenslotte moeten we toch constateren dat ondanks alle pogingen tot opvoering van de efficiëntie de koopvaardij onder Nederlandse vlag het zwaar kreeg te verduren. Mede door het uitvlaggen, waarvan de eerste verschijnselen al zichtbaar werden. In 1965 heeft Vinke & Co. Te Amsterdam haar drie tankschepen onder Liberiaanse vlag gebracht. Vier jaar later volgde Van Nievelt Goudriaan & Co. Te Rotterdam met zes schepen.

## ONTWIKKELINGEN BINNEN DE VERENIGING

Het bestuur in de jaren zestig.

Voorzitter P.A. Vergroesen, die sinds 10 mei 1956 als zodanig was opgetreden, nam op de vergadering van 3 mei 1962 afscheid en werd opgevolgd door kapitein P.A. de Groot. Deze zou op 4 april 1968 aftreden en op zijn beurt plaats maken voor H.J. Korver. Beide opvolgers waren eerder al opgetreden als vicevoorzitter. Kapitein de Groot was in die functie benoemd per 16 maart 1961 als opvolger van kapitein A. Meinsma. Deze functie kwam na de benoeming van kapitein Korver tot voorzitter uiteraard weer vacant en vanaf 24 oktober 1968 ingenomen door H.J. Brandenburg.

Secretaris/penningmeester H. Ellens kreeg er 1 maart 1966 versterking van collega J.A. van den Broek Humphrey, die op 5 oktober le secretaris/penningmeester werd. Ellens bleef nog assisteren als 2<sup>e</sup> man om de nieuweling voldoende in te werken. Het jaar daarna trad hij echter definitief af, na veertien jaar als zodanig werkzaam te zijn geweest. Van den Broek Humphrey gaf op zijn beurt het heft uit handen aan kapitein J.H. van Klinkenberg in 1968,



*Op 1 juli 1968 werd het 25-jarig bestaan feestelijk gevierd in Utrecht. Bij de voorafgaande vergadering waren er o.a. de volgende bestuursleden (van links naar rechts) C. Groen, J. A. van den Broek Humphrey, voorzitter P. A. de Groot en secretaris H. Ellens.*



die echter alleen het secretariaat ging voeren. Het penningmeesterschap werd opgenomen door de vertegenwoordiger van de vereniging te Amsterdam, F. Gaastra. Deze man was als vertegenwoordiger per 12.6.1969 kapitein C. Groen opgevolgd, die dit op zijn beurt met ingang van 1.1.1963 had overgenomen van B.A. Molenaar.

Aan het begin van dit decennium was mr. Dr. W. Hugenholtz rechtskundig adviseur van onze vereniging, maar wegens drukke werkzaamheden droeg hij dat per 11.4.1963 over aan mr. A. Boosman, destijds secretaris van de Raad voor de Scheepvaart.

Daarnaast waren er nog een aantal gewone bestuursleden, die in aantal nogal eens van jaar tot jaar verschilden en dat aantal liep dan jaarlijks uiteen van vier (1962) tot tien (1969). Bovendien waren er uiteraard bijna elk jaar wel enige mutaties te melden. De enige die gedurende de gehele periode bestuurslid zou blijven was kapitein A. Looren de Jong.

### **Het ledenbestand**

Zoals we hiervoor hebben geconstateerd is het aantal schepen in de hier besproken periode niet onaanzienlijk gedaald. Gelukkig is dat niet of nauwelijks het geval geweest met het aantal verenigingsleden. Aanvankelijk zelfs een niet te verwaarlozen stijging, want per 1 januari 1960 waren er 432 varende en 476 niet-varende leden. In oktober 1961 werd als duizendste lid ingeschreven kapitein D.E. Greidanus en per 1 januari 1962 waren er dan ook 486 varende en 540 niet-varende leden. Het aantal bleef langzaam groeien tot per 1 januari 1966 het grootste aantal werd bereikt met 581 en 589 respectievelijk. De jaren erna volgde een lichte afkalving en per 1 januari 1970 waren die getallen 506 en 557 respectievelijk.

Tot het ledental behoorden de varende commissarissen, die optraden voor de leden der vereniging, die bij hun maatschappij voeren en die in aantal rond de veertig bedroegen. Het enige varende bestuurslid was toen nog steeds de vicevoorzitter. Natuurlijk waren er onder deze commissarissen ook nog al eens mutaties wegens pensionering of plaatsing aan de wal. Dan waren er nog de correspondenten, voornamelijk woonachtig in het buitenland die de vereniging vertegenwoordigden als steun en vraagbaak voor de leden die ter plaatse advies wensten. Hun aantal kon ook nog weleens wisselen, maar gewoonlijk waren er acht.

Dan was er een erevoorzitter, namelijk Jacob Riedel, die als oud-voorzitter en medeoprichter tot zijn dood op 22 januari 1968 grote belangstelling in ons werk heeft behouden. Er waren ook ereleden, in klein aantal overigens, want dat waren er slechts hoogstens vier. Ook kende men honoraire en buitengewone leden, maar deze kleine groepen werden eind 1968 bijeengevoegd tot de groep buitengewone leden en dat waren er per 1 januari 1969 dan ook totaal veertien. Deze groep bestond gewoonlijk uit niet-zeevarenden, maar die zich op hun terrein voor ons verdienstelijk hadden gemaakt.

### **Zetels der Vereniging**

Op 1 november 1959 is in Rotterdam het kantoor betrokken in het gebouw van wat toen nog was het Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart (NISL) aan het Burgemeester 's Jacobsplein 10. De drie beschikbare kamers gaven voldoende ruimte voor staf, secretaresse en administratie en was gunstig gelegen. Het gehele decennium is men daar dan ook gebleven.



*In 1959 verhuisde het Rotterdamse kantoor van de Vereniging van de Parklaan naar het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart, Burgemeester 's Jacobsplein 10. Na het verdwijnen van de afdeling Luchtvaart in 1969 werd het omgedoopt tot Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw (NI.S.S.). In 1973 vertrok onze Vereniging uit dit pand, dat overigens in 1979 werd gesloopt.*

In Amsterdam was het kantoor gevestigd in het Zeemanshuis aan het Kadijksplein 18. Nu zocht de Vereniging Nederlandse Koopvaardijofficieren een nieuw onderkomen daar de huur van hun oude vestiging op korte termijn was opgezegd. Deze VNKO vond een geschikt pand, maar het ontbrak hun aan de nodige financiële middelen. Daartoe aangezocht verschaftte onze vereniging een tweede hypotheek van f. 50.000,- á 4,5%, waarvan f 40.000,- in tien jaar moest worden afgelost. Onze vereniging deelde per notariële akte samen met de VNKO de exploitatie en beschikbare ruimte van dit pand, dat de naam Koopvaardijhuis ontving.

Een reden was geweest de wens naar een wat grotere beschikbare ruimte dan in het Zeemanshuis beschikbaar was. Onze vereniging verliet dan ook dit huis in december 1963 en op 3 januari 1964 werd het kantoor van Baerlestraat 154 feestelijk geopend. Zeven jaar later, aan het eind van dit decennium, was men er nog steeds gevestigd.

## Publicaties der Vereniging

De eigen uitgaven van de vereniging zijn zoals in voorgaande jaren wel zeer beperkt gebleven. Maar er zijn er toch wel een paar geweest, afgezien van afdrukken van belangrijke artikelen, die in zeevaartkundige tijdschriften verschenen en van belang waren voor de scheepskapiteins, die aan de leden werden toegestuurd. Maar er kwam meer.

Mr. A. Boosman werd bereid gevonden, op verzoek van onze toenmalige rechtskundig adviseur mr. Dr. W. Hugenholtz, die zelf daar de tijd niet voor kon vrijmaken, een boekje te schrijven over het gezag aan boord. Zo verscheen in mei 1960 het boekje “Handhaving van het gezag aan boord van koopvaardij schepen”, mede uitgegeven door het College Zeemanshoop te Amsterdam.

Reeds jaren hadden leden er op aangedrongen dat de vereniging een wat regelmatig verschijnend verenigingsorgaan zou moeten uitgeven. In 1962 werd besloten tot uitgave van een jaarboek en het jaar erna verscheen dan ook het eerste jaarboek 1962. Naast de jaarrede van de voorzitter over 1962 tijdens de jaarvergadering daaraan voorafgaande werd ook die van de voorzitter der Koninklijke Nederlandsche Redersvereniging hierin gepubliceerd. Daarnaast waren er een aantal prominenten uit de scheepvaartwereld, de meesten overigens uit eigen kring, aangezocht om een bijdrage te leveren. Deze interessante boekwerken bleken toch een aanzienlijke druk uit te oefenen op de financiële draagkracht van de vereniging. Helaas moest dan ook in 1970 besloten worden de uitgave van het jaarboek te beperken en het laatste was dan ook het jaarboek 1969/1970. Voortaan zou de uitgave beperkt blijven tot een bestuurs- en ledenlijst, alsmede de genoemde jaarredes.

Toch is er wel meer van onze vereniging uitgegaan. Sinds 1952 werd door ons lid kapitein H. Stobbe een overzicht gegeven van belangrijk scheepvaartnieuws in korte berichten. Dit zogenaamde Stobbe-nieuws werd vele jaren aan de leden als bijlage van de ledenvergaderingen toegestuurd. Dit bereikte de leden dan hoogstens tien maal per jaar. In januari 1962 werd besloten het Stobbe-nieuws bij te sluiten in Ons Zeewezen, het verenigingsblad van de Koninklijke Nederlandse Vereniging “Onze Vloot”. Hierop was namelijk een collectief abonnement genomen voor de varende leden. Niet-varenden konden zich daarop abonneren tegen een gereduceerd tarief. Ons Zeewezen kwam in plaats van het tot dan toe verstrekte “Holland Shipbuilding”.

Enige jaren werd het Stobbe-nieuws als tekst onder de titel “Wereldpers en Koopvaardij” integraal opgenomen in dit tijdschrift. Vanaf 1968 werd het als bijlage toegevoegd, ook al om niet geabonneerde, niet-varende leden er ook kennis van te kunnen laten nemen. Helaas overleed kapitein H. Stobbe op 4 augustus 1967 na tot het laatst toe zich met zijn “nieuws” bezig te hebben gehouden. Zijn werk werd overgenomen door het secretariaat en met name de toen juist aangetreden secretaris kapitein J.H. van Klinkenberg. Nog even teruggaande naar de eerdere opmerking dat leden nog al wat informatie uit andere bladen kregen toegestuurd, willen we toch enkele voorbeelden noemen. Zo werd in 1960 in brochurevorm toegestuurd het artikel van A.G. Corbeth jr.: “Brandbeveiliging en Bestrijding aan boord”, een overdruk uit Schip en Werf van 4 en 18 maart 1960. In 1963 werd apart uitgegeven het artikel van captain F.J. Wylie, R.N. “Collisions at sea in fog”; the common sense approach. Een overdruk uit The Journal of Navigation. Dit om een indruk te geven van wat vereniging en leden bezighield.

Een uitgave van het Nederlands Studiecentrum voor Zeevarenden te Rotterdam, dat per 1 januari 1958 was opgericht. Aanvankelijk was "Wacht te Kooi" een tijdschrift, dat periodiek werd uitgegeven. In 1962 werd dit omgebouwd tot een tweewekelijkse uitgave, maar op eerder genoemde datum werd het een weekblad. De grote stoot tot de overgang naar een wekelijkse uitgave was gegeven door ons medelid kapitein J.A. van den Broek Humphrey, die na zijn Sinds 1965 kwam er dan als verenigingsuitgave de "Mededelingen voor de Gezagvoerder", waarin onder andere de lezingen werden opgenomen die op de ledenvergaderingen werden gehouden. Maar hier komen we later nog op terug.

Indirect heeft de vereniging ook steun verleend aan de totstandkoming van het weekblad voor zeevarenden "Wacht te Kooi", waarvan het eerste nummer verscheen op 7 november 1962. Pensionering van de K.P.M. er zeer veel aan heeft meegewerkt.

### **Vergaderen in verenigingsverband**

Er waren van oudsher de gebruikelijke bestuurs- en ledenvergaderingen. Ledenvergaderingen waren er jaarlijks gewoonlijk een achttal en werden beurtelings gehouden in Amsterdam en Rotterdam. Daarnaast was er de jaarvergadering, welke ook afwisselend in één der beide vestigingsplaatsen werd gehouden. Vanaf het begin der vereniging waren het bijeenkomsten van mannen en slechts op de jaarvergadering werden ook de dames uitgenodigd, zij het dat de meeste echtgenoten zich tijdens de vergadering elders vermaakten en tegen de afloop zich meldden voor de gezamenlijke maaltijd. Ook werd op deze jaarvergadering nog wel eens een dame begroet als vertegenwoordigster van een bevriende organisatie. Om een naam te noemen was het hoofd externe betrekkingen van de K.N.R.V., mej. W.H. Rabels, jaarlijks aanwezig. Na de oprichting van de Vereniging van Kapiteinsvrouwen in 1968, waarop we zo straks nog terugkomen, werd het gewoonte dat de dames hun eigen jaarvergadering tezelfdertijd en in hetzelfde gebouw hielden, waarna de lunch gezamenlijk werd gebruikt. Men wilde ook wel verder en er gingen stemmen op om buiten de vergaderingen toch ook nog wat meer contact te hebben. Zo werd op de bestuursvergadering van 17 augustus 1967 besloten een excursie te houden voor leden en hun dames. Dit kreeg vorm in een boottocht met de "Erasmus" van Smit-Spido op 31 oktober door de Rotterdamse havens inclusief Europoort en het werd een groot succes.

Dit succes was wellicht de reden voor kapitein G.M. Brouwer om in de bestuursvergadering van 25 januari 1968 te suggereren dat het wellicht goed zou zijn om een Vereniging van Kapiteinsvrouwen te formeren. Het onderling contact van deze dames werd zeer positief ervaren. En zie dit had dermate veel instemming van vele kanten, dat op 10 december 1968 de eerste vergadering plaats vond van de toen opgerichte Vereniging van Kapiteinsvrouwen. Behalve ledenvergaderingen waren er uiteraard ook bestuursvergaderingen, waaraan naast het zittende bestuur tevens de varende commissarissen, indien binnenlands, aanwezig waren. Gewoonlijk vonden deze plaats een tweetal weken voor de uitgezette ledenvergadering. De locatie van deze bijeenkomsten wisselde ook nog wel eens. De bestuursvergaderingen plachten gewoonlijk te worden gehouden, zowel te Amsterdam als te Rotterdam op het verenigingskantoor. Wat Rotterdam betreft veranderde dit, want men hield vanaf begin 1968 deze in de sociëteitshal der Gezagvoerdersclub in Café-Restaurant Engels.

Uitzonderingen kwamen voor en zo is het wel aardig om te memoreren dat de bestuurs-

vergadering van 22 mei 1968 op uitnodiging van kapitein Koedijk aan boord werd gehouden van het m.s. "Norwind" van de Noordzeeveerdienst.

Wat betreft de ledenvergaderingen maakte men in Amsterdam in deze jaren gebruik van de faciliteiten van het "American Hotel" en te Rotterdam tot eind 1966 van Hotel "Atlanta". Daarna werd dit verplaatst naar Restaurant Engels, ook al om de gunstige ligging naast het Centraal Station.

#### Verslagen

De verslagen der vergaderingen werden aan de (bestuurs-)leden in gestencilde vorm toegestuurd. Eind 1964 werd besloten om de verslagen in den vervolge te laten drukken. Wat betreft het ledenvergaderingsverslag zouden daaraan worden toegevoegd de teksten van de van tijd tot tijd gehouden lezingen, die op deze bijeenkomsten plaats vonden. Zo verscheen begin mei 1965 het eerste nummer van het tot "Mededelingen en Verhandelingen voor de gezagvoerder" gedoopte blad, welke naam overigens een jaar later werd ingekort tot "Mededelingen voor de Gezagvoerder". Dit nummer 1 bevatte het verslag van de ledenvergadering van 17 december 1964, de tekst van een tweetal gehouden lezingen, alsmede een aantal belangrijke mededelingen. Dit eerste nummer omvatte niet minder dan 24 bladzijden, welk aantal overigens sterk zou wisselen afhankelijk van de tekst der al of niet gehouden lezingen. Het eerst gepubliceerde artikel was van kapitein A. Wepster over de automatisering van koopvaardij schepen. Wat betreft de aanvankelijk eveneens gedrukte verslagen der bestuursvergaderingen werd al spoedig in 1967 besloten terug te keren tot de getypte vorm uit kostenoverwegingen.

#### Interne contacten

Naast de vergaderingen kwamen er ook nog meer contacten met de leden tot stand. Voorgesteld werd op de ledenvergadering van 7 maart 1963 om maandelijkse contactbijeenkomsten te houden met varende leden, zowel te Amsterdam als te Rotterdam. De eerste had plaats op 8 mei in het restaurant van het Havengebouw te Amsterdam en op 24 mei in Café-Restaurant Engels te Rotterdam. Deze middagen werden na een aarzelende start in de eerste jaren later toch nog een succes. In 1965 bleek dat deze goed werden bezocht en er werd overgegaan tot het organiseren van een driemaandelijks contactbijeenkomst in Café-Restaurant "De Faun" in Groningen, waarvan de eerste op 2 april plaats vond.

Te Rotterdam, waar deze contactbijeenkomsten meestal in Heineken's Hoek werden gehouden, is in mei 1965 overgeschakeld naar de zaal van de Gezagvoerdersclub in Restaurant Engels. Het aanvankelijk succes in de beide damsteden nam helaas weer spoedig af. De te lage opkomst deed het bestuur besluiten de bijeenkomsten in de genoemde locaties te discontinueren in 1968. Varende leden waren nadien elke eerste vrijdag van de maand van 10 tot 12 uur welkom op de kantoren der vereniging voor onderlinge gesprekken en discussies.

Voor individuele gesprekken met bestuursleden waren kapiteins, die in zorgen of met problemen zaten, natuurlijk steeds welkom en daar zullen we hierna nog wel voorbeelden van tegenkomen.

Twee zaken willen we nog uit de doeken doen die niets met vergaderingen te maken

hebben, maar wel van belang voor de vereniging. Het was gezien het aantal leden, die bij zoveel verschillende maatschappijen werkzaam waren, nauwelijks mogelijk geweest om collega's in burger als zodanig te herkennen, indien zij van een ander bedrijf waren. Dat werd iets gemakkelijker toen in 1961 is overgegaan tot het beschikbaar stellen van het toen aangemaakte insigne. Van toen af werd het speldje met de vier strepen en krul door de meesten trouw gedragen.

In 1968 zou per 30 juni de vereniging volgens de bestaande statuten haar wettelijke status beëindigen. Koninklijke goedkeuring moest opnieuw worden aangevraagd voor verlenging. De gelegenheid werd aangegrepen om enige veranderingen in de statuten aan te brengen. Belangrijker is dat de naam werd veranderd van Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins, opgericht 1943 in :

NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS GROTE VAART.

## KAPITEINSVERENIGING EN DE OVERHEID

Ook deze periode is er veelvuldig contact geweest met overheidsinstanties, zowel ministeries als lagere bestuursorganen. Een bezwaar is wel gebleven dat kapiteins niet waren gebonden aan een C.A.O. Binnen de vereniging zelf is er herhaaldelijk gediscussieerd over de wenselijkheid om *een* arbeidsovereenkomst voor kapiteins aan te gaan. Maar steeds weer kwam men tot de overtuiging dat men niet tot deze verbintenis moest overgaan. In een gesprek met de voorzitter van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart, jhr. H. Reuchlin, in 1966 zegt deze uitdrukkelijk dat de Raad noch met de Kapiteinsvereniging, noch met vakorganisaties wil spreken over arbeidsvoorwaarden van kapiteins. Dit is uitsluitend een zaak tussen de reder en zijn gezagvoerders en voegt hij eraan toe: "de wet spreekt over de kapitein en zijn officieren. De kapiteins vormen dus een aparte categorie".

Wat wel steeds een pluspunt is geweest is dat de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (K.N.R.V.) ons steeds heeft erkend als vertegenwoordiger van kapiteins. Dit heeft wel meegewerkt om contacten met overheidsinstanties gemakkelijker tot stand te kunnen brengen. Vaak werden wij ook benaderd van die zijde om advies uit te brengen schriftelijk dan wel in een gesprek. Ook met andere instanties was er veelvuldig contact en het ging vaak over zeer uiteenlopende onderwerpen. Om daar een indruk van te geven zullen een aantal gevallen worden vermeld. In 1961 en 1962 waren er gesprekken over belastingmaatregelen ten gunste van zeelieden door bijvoorbeeld verhoging der verwervingskosten. Dit ook om het grote verloop onder zeelieden te kunnen indammen. In het laatste gesprek met de minister op 1 maart 1962 werd een afzonderlijke belastingregeling afgewezen, maar een kleine tegemoetkoming toegewezen door aftrek van verwervingskosten tot een bedrag van f 450,- 's jaars toe te staan. In 1966 heeft men gezamenlijk met de vakorganisaties wederom bij dit ministerie geprotesteerd tegen deze bijzonder kleine aftrek op de inkomstenbelasting. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd in 1962 per brief verzocht om de vaste leden van de examencommissie voor stuurlieden een vaste salariering toe te kennen. Weliswaar afgewezen maar de vakantiegelden werden aansprekend verhoogd.

In 1966 waren er besprekingen met zowel de vaste commissie voor de scheepvaart van Gedeputeerde Staten als de vaste commissie uit de Tweede Kamer voor scheepvaart-

aangelegenheden over de bijzonder lage pensioenen voor oud-zeevarenden. Helaas gaven deze commissies te kennen dat zij geen invloed uit kunnen oefenen op particuliere pensioenfondsen, die de meeste scheepvaartmaatschappijen nog hadden. De vereniging heeft bij verschillende overheidsinstanties aangedrongen op mogelijkheden voor gewezen gezagvoerders om een plaats te verwerven op daartoe geëigende posities. Zo werd op 16 januari 1964 een brief gericht aan Burgemeester en Wethouders van Rotterdam met verzoek om op de vrij gekomen plaats van havenmeester een koopvaardij man te benoemen, zoals dat voor circa 1900 ook het geval was. De voorzitter had hierop een uitvoerig gesprek met de burgemeester over dit verzoek, dat ook schriftelijk door de K.N.R.V. was gesteund. Dit heeft er ongetwijfeld toe bijgedragen dat er na vele jaren wederom een kapitein op die stoel kwam, namelijk ons medelid H.J. Verhoeff.

Door de teruggang der Nederlandse koopvaardijvloot en afname van het aantal eenheden kwam er bij een aantal maatschappijen een overcompleteet van gezagvoerders en vielen er ook ontslagen. Deze onfortuinlijke collega's konden moeilijk aan de slag komen. Daarom had het bestuur in 1967 gesprekken met de directies van gewestelijke arbeidsbureaus te Rotterdam en Amsterdam om te komen tot een goede sollicitatieprocedure voor kapiteins zonder baan. Deze kwam tot stand en werd alle leden toegestuurd.

In 1965 had de voorzitter een onderhoud met de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart, mr. E.J. Rosen Jacobsen over het te lange tijdsverloop tussen de zitting en de uitspraak. Bovendien over de mogelijkheden van hoger beroep. Dit laatste zag de R.v.d.S. niet zitten. Het bovenstaande geeft een kleine indruk van de vele zaken waar het bestuur en de vereniging mee te maken had. Later in dit hoofdstuk zullen we nog een aantal bijzondere facetten nader toelichten.

### **Contacten met belangenverenigingen**

Belangenverenigingen willen we in dit verband onder verstaan: organisaties, die bemoeienis hebben met leven en positie van de gezagvoerder en zijn bemanningsleden aan boord. Dat zijn enerzijds de redersverenigingen en individuele reders en anderzijds de vakbonden. Wat betreft de redersverenigingen, waarvan er twee waren en wel de K.N.R.V. (Koninklijke Nederlandse Reedersvereniging) en de V.N.R.K. (Vereniging Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart), had onze vereniging voornamelijk veelvuldige contacten met de eerste. Om de eenvoudige reden dat de laatste vrijwel uitsluitend bemoeienis had met de kleine handelsvaart en dus aanvankelijk met schepen tot 500 brt. Eerst in 1970 zou dit criterium worden gewijzigd naar de z.g. 75 meter grens.

Dit decennium waren de betrekkingen met de K.N.R.V. zeer goed en werd een willig oor verleend aan onze wensen en suggesties. Zij hebben ons immer beschouwd als de vertegenwoordiger van de kapiteins grote vaart. Dat wil niet zeggen dat zij altijd aan onze wensen gehoor konden geven, want voor vele kwesties over individuele zaken moest worden verwezen naar de betreffende rederijdirectie. Het bestuur heeft dan ook zich vaak tot die directies moeten wenden om te trachten voor de kapitein(s) van zo'n maatschappij iets te bereiken. Helaas lang niet altijd met succes, maar ook toch vele malen wel, zoals we hierna nog zullen zien.

## De vakbonden

Onderhandelingen met de vakbond(en) waren niet altijd gemakkelijk, want ons bestaan werd door de C.K.V. eigenlijk met lede ogen aanschouwd. Eén van de aanvankelijk schaarse contacten was binnen het bestuur van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, want dank zij de K.N.R.V. waren wij daar ook als gesprekspartner in erkend. Maar allengs zou dat verbeteren.

De enige erkende vakorganisatie op ons gebied was aan het begin van dit decennium de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij (C.K.V.). Nu had deze organisatie zich kortelings verbonden met het N.V.V. en bij vele officieren viel dat niet in goede aarde. Een aantal van hen die voeren op het m.s. "Dorestad" van de N.V. Amsterdamse Olie-Transport Mij. (12.480 brt.) riep collega's op tot de oprichting van een eigen organisatie. Deze zou uitsluitend bestemd moeten zijn voor scheepsofficieren en noch politieke-, noch kerkelijke bindingen moeten hebben. De Kapiteinsvereniging kreeg de oproep ook toegestuurd en dit leidde tot uitvoerige gesprekken in de ledenvergaderingen van 11 februari 1960. Gerealiseerd werd dat C.A.O.'s uitsluitend door het C.K.V. en de Raad van Bestuur voor de Zeevaart werden ondertekend. Toelating van anderen zou alleen kunnen plaats vinden met instemming van de S.E.R. en goedkeuring van het College van Rijksbemiddelaars. Met andere woorden zou de nieuwe organisatie weinig in de melk te brokken hebben. Onze vereniging besloot dan ook zich afzijdig te houden tot er meer duidelijkheid zou komen. Dat nam niet weg dat er veel respons kwam van de zijde der scheepsofficieren en de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijofficieren kwam tot stand (de V.N.K.O.). Mede als gevolg van het allengs groeiende ledental (toen ruim 4.000) heeft in 1963 het ministerie van Sociale Zaken en de S.E.R. de V.N.K.O. erkend als vertegenwoordigende organisatie, o.a. bij onderhandelingen over C.A.O.'s. Bovendien waren de statuten van de nieuwe vakvereniging zodanig aangepast, waardoor hun bestuur een gezaghebbende plaats in kon nemen. Reden voor de Kapiteinsvereniging om dat jaar ook de V.N.K.O. te erkennen en zoals eerder vermeld ging men vrijwel tegelijkertijd over tot het scharen van de kantoorruimte te Amsterdam.

Onze vereniging heeft in 1964 zich krachtig ingezet om de afwijzende houding van het C.K.V. ten opzichte van de V.N.K.O. om te buigen. Vele besprekingen met de besturen van beide vakverenigingen volgden, hetgeen uiteindelijk resulteerde in toenadering tussen hen beiden en volgden de nodige onderlinge besprekingen.

De C.K.V. heeft zo lang niet meer bestaan, want deze werd op 31 januari 1967 geliquideerd. Daarvoor kwamen in de plaats de Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (CKO) en de Algemene Vereniging van Zeevarenden (AVZ). Per 1 februari 1967 hebben CKO en V.N.K.O. samen opgericht het "Overkoepelingsorgaan van Verenigingen van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij". Dit overkoepelingsorgaan heeft tegelijkertijd met de AVZ de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart tot stand gebracht. Onze vereniging heeft eind 1967 besloten om regelmatig een werkbespreking met het overkoepelingsorgaan te houden. Bovendien is in 1967 het verenigingskantoor van de CKO te Amsterdam verplaatst naar het pand van de V.N.K.O. en ons in de Van Baerlestraat. Wat uiteraard nauwere contacten in de hand werkte.



## CONTACTEN MET OVERIGE ORGANISATIES

Er waren gedurende dit tijdperk ook de nodige contacten met andere organisaties, die steeds werden gememoreerd in de jaarrede van de voorzitter. Uiteraard in de eerste plaats met onze Rotterdamse huisbaas, het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart. Met hen waren afspraken over de toegankelijkheid van hun museum en de bibliotheek. Deze laatste met een boekenbestand van een 20.000 stuks was voor onze leden vrij ter inzage. Ook werd veelvuldig deze bibliotheekzaal ter beschikking gesteld voor besprekingen en vergaderingen.

Helaas kreeg het Instituut ook te maken met financiële en ruimtelijke problemen. De oplossing voor de financiële moeilijkheden door zalen af te staan aan andere organisaties betekende wel dat tentoonstellingsruimte verloren ging. Dit was wel oorzaak dat eind 1969 werd besloten om de afdeling "Luchtvaart", die ook aanzienlijk was achtergebleven bij de nieuwere ontwikkelingen, af te stoten. De collectie werd afgestaan aan het reeds bestaande luchtvaartmuseum en van toen af werd het: Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw" (N.I.S.S.). Maar desondanks bleven de contacten met het instituut en haar directeur H.V. Quispel bijzonder plezierig.

### **College Zeemanshoop**

Van oudsher waren er ook contacten met dit Amsterdamse college opgericht in 1822. In 1960 werd besloten tot nauwe samenwerking en daartoe moest de wet op het college worden gewijzigd, zodat een overeenkomst kon worden gesloten tussen beide organisaties. Deze overeenkomst van december 1960 stelde dat alle varende leden collectief lid werden per 1 januari 1961. De Kapiteinsvereniging sloot hiertoe een collectief lidmaatschap af van f 11.500,- per jaar. Eén der gezamenlijke activiteiten bestond uit het organiseren van lezingen, die vrij toegankelijk waren voor onze leden.

Bezwaar was en bleef dat deze lezingen te Amsterdam werden gehouden en eigenlijk alleen interessant waren voor daar in de buurt wonende leden. Juli 1965 werd opnieuw getracht tot nauwere contacten te komen op verzoek van dit college. Helaas bleek het bezoek van leden onzer vereniging dermate gering dat in de bestuursvergadering van 25 januari 1968 werd besloten om het collectief lidmaatschap te beëindigen. In plaats daarvan werd het college een donatie aangeboden van f 750,- 's jaars, waar tegenover werd gesteld dat 25 plaatsen van toekomstige lezingen gereserveerd zouden worden voor onze leden. Een organisatie die heeft geprofiteerd van deze koerswijziging was het Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam, die dat jaar (1968) voor het eerst een jaarlijkse donatie van f 500,- kreeg toegewezen.

### **Koninklijke Vereniging "Onze Vloot"**

Een derde organisatie waar de vereniging veelvuldige contacten mee had was "Onze Vloot", uitgever van het tijdschrift "Ons Zeewezen". In het voorgaande werd al gewezen op de samenwerking van beide verenigingen en de publicaties van het voormalige "Stobbe-nieuws" in het tijdschrift. De voorzitter van de kapiteinsvereniging werd in 1963 in het hoofdbestuur van "Onze Vloot" opgenomen ter versterking van de banden. Enige jaren later kreeg ook de vicevoorzitters zitting in dat bestuur.

## **Gezagvoerdersclub**

Tenslotte dient nog genoemd te worden de Gezagvoerdersclub, die reeds vele jaren eerder (1917) was opgericht. Het was uitgegroeid tot een gezelligheidsclub, waarvan voornamelijk, maar niet alleen, gepensioneerde kapiteins lid waren. Hun activiteiten beperkten zich voornamelijk tot destijds nog dagelijkse soosochtenden, waar men zich bezig hield met biljarten, knobbeltjes maken en praten. Vele leden van deze kleine club waren tevens lid van de belangenvereniging der gezagvoerders, de Kapiteinsvereniging.

Het contact werd frequenter toen vanaf 1968 de bestuursvergaderingen van ons werden gehouden in de sociëteitszaal der Gezagvoerdersclub in “Engels”.

## **Representatie**

Het geeft toch wel een gevoel van erkenning en getuigt voor de goede naam der vereniging dat het bestuur veelal werd uitgenodigd voor evenementen welke op scheepvaartgebied plaats vonden. In vele gevallen was het de voorzitter dan wel de vicevoorzitter, al of niet door één of meer andere bestuursleden vergezeld, die de vereniging vertegenwoordigden. Elk jaar was er begin mei een herdenking van alle oorlogsslachtoffers, inclusief koopvaardijmensen, bij het Nationaal Monument op de Dam te Amsterdam in tegenwoordigheid van de Koningin. Daarnaast was er tezelfdertijd de herdenking voor marine en koopvaardij te Den Helder gevolgd door een receptie van de commandant der zeemacht. Begin november werd er jaarlijks een herdenkingsdienst voor geallieerde gevallen in de Westerkerk te Amsterdam gehouden, afgesloten door een receptie van de burgemeester van Amsterdam. Voor de eerste maal was de vereniging op 4 mei 1968 vertegenwoordigd bij de herdenking van de omgekomen zeelieden in W.O. II bij het koopvaardijmonument “De Boeg” te Rotterdam, dat overigens al in 1957 door Prinses Margriet was ingewijd. Het is niet helemaal duidelijk waarom de vereniging daarmee zo lang heeft gewacht. Op 14 juli 1966 was het bestuur vertegenwoordigd bij de kerkdienst, gevolgd door de onthulling van het monument voor de gevallen te Scheveningen. Deze memorabele gedenkingen gingen zelfs wel over onze grenzen. Zo legde de voorzitter een krans bij de inauguratie van het Nederlands oorlogskerkhof te Mill Hill in Londen op 12 mei 1965.

Gelukkig waren er ook wel vrolijker gelegenheden waarvoor men een uitnodiging kreeg. Zoals de jaarlijkse uitreiking van medailles aan gezagvoerders door het K.N.M.I. Dan waren er eenmalige recepties, zoals op 10 mei 1966 ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum van het Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam. De gemeente Rotterdam nodigde de voorzitter uit om op 7 mei 1969 aanwezig te zijn bij de opening van het Internationaal Zeemanscentrum “De Beer” in Europoort, die werd verricht door H.K.H. Prinses Margriet.

Er is immer sprake geweest van een goede band met het Koninklijk Huis en in het bijzonder met het petekind van de Nederlandse koopvaardij, Prinses Margriet. De voorzitter toog dan ook met één der bestuursleden op 14 december 1966 naar paleis Soestdijk ter aanbidding van geschenken der koopvaardij naar aanleiding van het aanstaande huwelijk van H.K.H. met mr. Pieter van Vollenhoven. Dit huwelijk had plaats op 10 januari 1967 in de Jacobskerk te Den Haag, waarbij voorzitter en vicevoorzitter aanwezig waren. Ons lid, kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns, was getuige namens de koopvaardij bij deze plechtigheid. Er kwam een uitnodiging tot bijwoning

van de doop der eerstgeborene, Prins Maurits, op 10 september 1968 in de Grote Kerk te 's Gravenhage, waarbij drie bestuursleden aanwezig waren. De jonggeborene werd bij deze gelegenheid tot het nieuwe petekind van de koopvaardij gepromoveerd.

Vele malen was de vereniging vertegenwoordigd bij tewaterlatingen of doop van nieuwe schepen onzer koopvaardij. Zoals de tewaterlating van het m.s. "Moerdijk" (11.127 brt.) van de Holland Amerika Lijn te Rotterdam op 1 december 1964. Ook in 1967 bij de tewaterlating van het m.s. "Leuve Lloyd" (9.603 brt.) van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd op 13 januari en twee maanden later op 23 maart bij eenzelfde gebeuren van het m.s. "Amstelpark" (19.850 brt.) van de rederij Amsterdam. Zo zouden er nog ettelijke voorbeelden te noemen zijn.

Maar ook was de voorzitter wel op uitnodiging present bij de tewaterlating van marine-schepen, zoals bij H.M. "Van Speyk" te Amsterdam op 5 februari 1965. Bestuur en leden waren ook in de gelegenheid het eerste nucleaire koopvaardij-schip, n.s. "Savannah" te bezichtigen te Rotterdam op 1 oktober 1964, waarvan door velen gebruik werd gemaakt. Vele malen is er ook acte de préséance gegeven bij begrafenissen, dan wel crematies van leden, maar ook prominenten in de scheepvaartwereld. Tevens ook bij afscheidsrecepties van hogere ambtenaren, directeuren van instituten en rederijen.

Het voert te ver om hier nader op in te gaan, maar men heeft wel een indruk van het vele dat door voorzitter en bestuursleden tijdens hun zittingsperiode moest worden verzet.

## **WAT HIELD ONS BEZIG IN DE JAREN ZESTIG?**

In het voorafgaande is hier en daar aangestipt met welke problemen het bestuur werd geconfronteerd in de loop dezer jaren. Het lijkt toch wel goed om wat uitvoeriger in te gaan op een aantal van deze steeds wederkerende vragen. Een prangende kwestie was die van de pensioenen, dat steeds weer de aandacht vroeg.

Het probleem was dat de meeste grotere maatschappijen een eigen (veelal premievrij) pensioenfonds hadden waarvan de uitkeringen op geen enkele wijze aangepast werden aan de toenemende inflatie. Daardoor kwamen vele gepensioneerden, die geen voorzieningen hadden getroffen voor hun oude dag buiten hun rechtmatige pensioen, vaak in vrij behoeftige omstandigheden te verkeren. Vele malen werd het bestuur door leden benaderd hier iets aan te doen.

Begin 1960 heeft het bestuur acties ondernomen ten aanzien van de pensioenen der kapiteins, in het bijzonder die van H.A.L. en K.N.S.M. Na gesprekken met de directies kwamen er in beide gevallen verhogingen. De H.A.L. zegde, mede naar aanleiding van een verzoekschrift van een 24ta1 kapiteins in februari dat jaar en steun van de vereniging, een verhoging toe van 75% tot een maximum van f 900,- per jaar. De K.N.S.M.-kapiteins verwierven een toeslag van het aanvullend ouderdomspensioen van f 240,- tot f 600,- per jaar, afhankelijk van het aantal dienstjaren. Teleurstelling over de hoogte, maar toch het was iets.

Aanvang 1964 is het onderwerp pensioenen uitvoerig besproken en heeft de vereniging zich bezonnen over de mogelijkheden om er iets aan te doen. Het bleek dat de enige mogelijkheid

was betreffende deze eigen pensioenfondsen om de afzonderlijke maatschappijen te benaderen. Dat is gebeurd door middel van een brief aan de K.N.R.V. met kopieën aan alle daarvoor in aanmerking komende rederijen. Gesuggereerd werd dat het wellicht mogelijk zou zijn tot een bevredigende oplossing te komen door pensioenen, althans voor de varende kapiteins, onder te brengen binnen het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, dat per 1 februari 1954 was opgericht.

De K.N.R.V. distantieerde zich van dit vraagstuk door het schrijven over te dragen aan de Raad van Bestuur van de Zeevaart. Ook deze wist er geen raad mee, maar een vrij groot aantal rederijen heeft toch gereageerd op deze noodkreet met het verhogen der pensioenen, variërend van 18% (K.P.M.) tot 10% (S.M.N.). Ook het B.P.F.K. ging over tot een verhoging van de aanspraken met 5% per 1.1.1964 en per 1.1.1966 nogmaals met 5%.

Op 1 maart 1966 was er een bespreking met de vaste commissie voor de scheepvaart van de Staten Generaal over de pensioenen der oudgedienden der koopvaardij. Gewezen werd op de vaak zeer povere pensioenen en de onbevredigende hoogte van zowel de "backservice" regeling en de vaarplichtbeloning, welke waren ingesteld bij de oprichting van het B.P.F.K., welke vaarplichtbeloning op f 1150,- per jaar was gesteld. De commissie stelde dat de regering geen enkele zeggenschap had over particuliere pensioenfondsen en voor genoemde beloningen moest men bij het BPFK zijn. Wel wees men op het bestaan van de Algemene Bijstandswet, waartoe behoeftige voormalige zeelieden zich kunnen wenden.

Ziedaar een aantal van de vele gevallen, welke in deze tien jaren handelden over pensioenaangelegenheden, waarbij de vereniging was ingeschakeld. Tot spectaculaire resultaten heeft het niet geleid, maar dank zij deze inbreng is er toch wel iets bereikt.

### **Belastingzaken**

Deze jaren is er, zoals in voorgaande jaren, veel gediscussieerd over belastingaangelegenheden en gepleit voor een afzonderlijke regeling voor zeevarenden. Eén der zaken die ons veel hebben bezig gehouden waren de verwervingskosten. Begin 1961 werd wederom het Ministerie van Financiën benaderd om te trachten tot een ruimere marge van deze verwervingskosten te komen. Bovendien werd verzuimd om tot een ruimere marge van vrijdom van invoerrechten te komen. Op 1 maart 1962 volgde wederom een bespreking met dat ministerie en deze stelde dat een aparte regeling voor inkomstenbelasting van zeevarenden geen haalbare zaak was. Wel was men bereid iets te doen aan verhoging van de aftrekbare verwervingskosten. Dit heeft geresulteerd in een verhoging van de tot dan toe gebruikelijke forfaitaire aftrek van 5% van het inkomen met een maximum van f 600,- 's jaars. Per 1 juni 1962 mocht daarboven nog eens f 11,25 per zeedag, indien de reis langer duurde dan 180 zeedagen, f 11,75 worden afgetrokken. Deze aftrek, welke ongeveer f 1450,- 's jaars kon bedragen, werd rechtstreeks bij de afrekening met de reder ingecalculleerd.

In 1966 is wederom een uitvoerig verzoek gericht aan de Minister van Financiën over de belastingfaciliteiten van zeevarenden. Deze brief van de besturen van Kapiteinsvereniging en de vakbonden van zeevarenden vroeg wederom aandacht voor de ongunstige tarieven voor zeevarenden ten opzichte van overige belastingplichtigen. Het feit wordt genoemd dat zeevarenden nog immer worden belast met huisvestings- en voedingskosten gedurende de reis. Voor kapiteins en officieren was de huisvesting bepaald op f 11,30 per dag en voor scheepsgezellen op f 0,65. De voedingskosten waren voor allen vastgesteld op f 2,50 per dag,

welke dan bij de inkomsten worden opgeteld. Men dringt aan op afschaffing van de belasting voor zeevarenden op dit loon in natura, want gewone walmensen, die eten of slapen op kosten van hun baas hebben dat ook niet.

Daarnaast wordt gepleit voor herziening van de in 1962 vastgestelde aftrekbedragen van f 1,25 en f 1,75 voor verwervingskosten.

De laatste jaren van dit decennium is herhaaldelijk gesproken over de mogelijkheid om verbetering te verkrijgen in de bestaande douanebepalingen voor zeevarenden. Het was in feite nog steeds zo dat voor alle goederen gekocht in het buitenland de zeeman verplicht was invoerrechten te betalen. Wie herinnert zich niet de beruchte "zwarte bendes" der douane, die daar streng de hand aan hielden. Reeds eerder had de vereniging aangedrongen bij Invoerrechten en Accijnzen om hier verlichting in aan te brengen in het bijzonder als men van langere reizen thuisvoer. Maar destijds werd dit verzoek afgewezen en eind 1969 werd opnieuw een schrijven gericht aan de douaneautoriteiten om hier verandering in te brengen. Ook al omdat invoer per trein voor de gewone burger nauwelijks werd gecontroleerd, zoals de zeevarende die een weekend bezoek vanuit Antwerpen naar huis bracht, kon ervaren.

### Gageregelingen

In de loop der jaren is er ook het nodige te doen geweest over gageregelingen voor kapiteins. Gezien het feit dat C.A.O.'s voor gezagvoerders ontbraken, mede als gevolg van de wensen van hen zelf, kwam het nog al eens voor dat kapiteins uitgesloten werden van gageverhogingen der overige opvarenden. Enkele reders maakten misbruik van deze omstandigheid door de kapiteins de algemene loonronde, bij C.A.O. vastgesteld voor de overige opvarenden, te onthouden. Waardoor het zelfs wel voorkwam dat de hoofdwerktuigkundigen meer verdienden dan de hoogste gezagdrager aan boord.

Vooraf kwam dat nog weleens voor bij kleinere maatschappijen, zoals onder andere bleek bij de N.V. Houtvaart (Vinke & Co.) te Rotterdam. De kapiteins daar deden niet mee aan de gageverhogingen door middel van de C.A.O.'s van 1960 (5%), 1961 (10%) en 1962 (5%). Dit noopte het bestuur om de directie herhaaldelijk te verzoeken tot aanpassing en leidde tot een gesprek op 9 augustus 1962 met deze directie en kort erop besloot de laatste er iets aan te doen. Dank zij de Kapiteinsvereniging werden aanmerkelijk gunstiger voorwaarden afgesloten. In 1963 zijn er een aantal besprekingen geweest met de directie van de H.S.M., waar de kapiteins aanvankelijk buitengesloten bleven van de daar doorgevoerde gageverhoging der overige opvarenden. Deze gesprekken hebben er toe geleid dat tot een andere gageregeling werd overgegaan voor de gezagvoerders en deze afhankelijk van de diensttijd een kleine tot ruime verhoging van de gage ontvingen.

Zo was er in 1964 grote ongerustheid bij de kapiteins van de Oranjelijn over het achterlaten van hun pensioenen als gevolg van het achterwege blijven van hun salarissen bij de loonronden die plaats hadden gevonden.

Bij de gesprekken van het bestuur met de directie beloofde deze dat dit punt nader zou worden bezien.

Vrijwel elk jaar waren er wel gevallen waarbij de voorzitter pogingen moest ondernemen waarbij één of andere directie moest worden bewerkt om de salarissen van hun kapiteins op peil te houden.

## Opleidingen en scholing

Er is in deze jaren veel gediscussieerd over de wijze waarop scholing en opleiding zou moeten worden herzien, niet alleen van zeevaartscholieren, maar ook hoe bijscholing van zeevarenden zou moeten worden georganiseerd. Dit begon al met betrekking tot de memoriaal-regeling voor stuurmansleerlingen met een B.S.-diploma. Een mogelijkheid welke al omstreeks 1935 was ingesteld om zonder examen de derde rang te behalen, maar waarvan vrijwel nooit gebruik was gemaakt. Rond 1960 waren er maatschappijen met aan kop de H.A.L. die de memoriaal-regeling stimuleerden. Mede ingegeven door het feit, dat de leerlingen zonder studietijd te verliezen direct als stuurman ingezet konden worden. Meninge der kapiteins liepen nogal uiteen en vooral het feit dat leerling en begeleidend stuurman nogal veel tijd kwijt waren aan deze regeling, wekte weerstand. Zo waren er nog wel meer minpunten aan te wijzen en op 27 december 1961 had voorzitter De Groot een gesprek met de voorzitter SbN. J.A. Gauw waarbij een aantal afspraken werden gemaakt. Maar de regeling bleef wel gehandhaafd.

Maar het gehele zeevaartonderwijs zou gaan veranderen want reeds op 9 juni 1955 was de Commissie Zeevaartkundig Onderwijs ingesteld. Eind 1960 heeft het bestuur der vereniging haar ongenoegen uitgesproken omdat deze commissie nog steeds niet met reorganisatieplannen was gekomen. Het wetsontwerp toekomstig zeevaartonderwijs kwam eindelijk in 1963 in de openbaarheid als onderdeel van de Mammoetwet. Gedacht wordt dan dat dit onderwijs tot een of twee internaten zal worden teruggebracht, zoals jaren eerder bepleit door kapitein van den Broek Humphrey.

Een ter nadere uitwerking ingestelde commissie bracht begin 1966 een vertrouwelijk rapport concept zeevaartonderwijs uit dat het bestuur voor commentaar werd toegestuurd. Geïnteresseerd werd over de suggestie om examens 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup> rang af te laten nemen door Z.V.S.-leraren en niet door een onafhankelijke rijkscommissie. Teleurstelling is uitgesproken dat er geen suggesties zijn gedaan om bestaande vele scholen onder te brengen in één of twee goed geoutilleerde instituten.

Een commissie werd door de vereniging ingesteld ter beoordeling van de voorstellen voor de toekomstige opleiding, waarin zitting hadden de kapiteins De Groot, Groen en K. Harder. Maar de uiteindelijke hervorming is dit decennium niet meer rond gekomen.

Deze jaren is er ook veel gesproken over de wenselijkheid van nascholing, zelfs over de mogelijke instelling van een kapiteinsdiploma. Dit laatste naar aanleiding van een artikel in "De Zee" van september 1961 van C.A.W. Bos, chef nautische dienst der H.A.L. Vrijwel unaniem werd deze suggestie door de leden afgewezen, maar vrijwel ieder stemde in met het organiseren van applicatiecursussen voor eerste rangers. Zoals radarnavigatie, brandweercursussen en stagelopen in ziekenhuizen. De kapiteinsvereniging gaf mede de stoot ertoe, zodat in 1962 een oriëntatie cursus werd georganiseerd door de Raad van Bestuur voor de Zeevaart in samenwerking met het Centraal Sociaal Werkgeversverbond. Deze vijfdaagse cursussen in "De Baak" te Noordwijk werden bijgewoond door kapiteins en stafofficieren der vloot en bestreken een wijd terrein op voornamelijk sociaaleconomisch, bestuurlijk en organisatorisch gebied.

De hierboven genoemde applicatiecursussen met betrekking tot radarnavigatie, brandblussen en stagelopen zijn ook wel van de grond gekomen. Vele der grotere maatschappijen

stelden hun kapiteins in de gelegenheid deze cursussen te volgen, althans ten aanzien van de beide eerste onderwerpen.

### **Wat ons verder bezighield.**

Het is nogal eens voorgekomen dat binnen de vereniging een commissie werd ingesteld om hangende kwesties nader te bestuderen. Dan wel dat een enquête werd gehouden onder de leden om tot een oordeel te komen. Het gaat te ver om al deze activiteiten hier weer te geven, maar we lichten er een tweetal uit.

Op 7 oktober 1965 hield kapitein G.M. Brouwer een zeer uitvoerige lezing tijdens de ledenvergadering over de loodsdiens op de Nederlandse en Belgische kust. Zijn zeer kritisch commentaar lokte veel reacties uit van zowel medeleden als van de zijde van het loodswezen. Dit heeft geleid tot het houden van een enquête onder de varende leden, waaruit duidelijk bleek dat de grote meerderheid ontevreden was over de beloodsing en met name het aanvankelijk aanzienlijke oponthoud en de kwaliteit van materiaal en uitrusting van loodsboten en jollen. Er werden in de volgende maanden suggesties gedaan waaronder het beloodsen van supertankers met helikopters en het ontkoppelen van loodsdiens en marine. Zusterverenigingen in het buitenland werden gevraagd het oordeel van hun leden te verzamelen. Uit de vele binnengekomen enquêteresultaten bleek dat er daar ook veel aanmerkingen werden gemaakt op het functioneren van de Nederlandse loodsdiens.

Een aantal zaken die besproken zijn met het loodswezen werden aangepakt zoals het stationeren van een tweede loodsboot bij de Middensteenbank begin 1969.

Gezien het in deze jaren toenemende streven naar rationalisatie, automatisering en veiligheid der navigatie bij de koopvaardij werd begin 1966 een commissie ingesteld om de aspecten die hiermee gepaard gingen te bestuderen. Zulks ook naar aanleiding van een uitgebreid artikel over dit onderwerp in "De Zee" van de hand van Kapitein Mörzer Bruyns. De drang naar rationalisatie uitte zich vooral ook in de steeds verder doorgevoerde bemanningsvermindering. De commissie bestond uit drie leden: de kapiteins H.J. Korver, F. Horn en J.A. van den Broek Humphrey. Kort daarna kwam deze commissie al met een uitvoerig rapport, waarin werd geconcludeerd dat er vrijwel geen bestaande schepen waren uitgerust met een commandobrug die voldeed aan de eisen die gesteld zouden moeten worden voor een veilige navigatie met een sterk gereduceerde bemanning. Niet minder dan 19 suggesties werden gedaan voor aanpassing van de commandobrug om die veiligheid te waarborgen, variërend van een zelfregistrerende telegraaf tot toilet- en wasgelegenheid op de brug.

### **Geld en de vereniging**

Zijnde een particulier instituut moest de vereniging op eigen benen staan en de kosten worden opgebracht door de leden. Gezien de geldontwaarding is het opmerkelijk, dat dank zij een zuinig beheer, de contributies lang op eenzelfde niveau bleven. Toch is in deze jaren herhaaldelijk gesproken over deze ledencontributies, die sinds 1945 ongewijzigd bleven, terwijl de inkomsten der kapiteins aanzienlijk waren gestegen. Uitzondering hierop maakte de bijdrage der gepensioneerden, welke in 1951 werd gehalveerd tot f 15,00 per jaar. Gezien de exploitatiekosten van de vereniging werd begin 1964 langdurig gesproken over contributieverhoging. Per 1 januari 1965 is de contributie voor niet-varende leden op f 18,00

per jaar gebracht en twee jaar later op f 24,00. Op laatstgenoemde datum werd de contributie der varende leden met f 30,00 weer op f. 180,00 's jaars gebracht.

Hogergenoemde contributieverhoging was gekoppeld aan de vorming van *een* steunfonds, waar overigens al in 1960 een begin mee was gemaakt, zonder duidelijke doelstellingen. Maar nu kwam het tot "Fonds voor bijzondere voorzieningen" gedoopte fonds van de grond en daar werd de reeds eerder voor dit steunfonds bestemde reserve van f 12.500,00 in overgeheveld. Het was in de eerste plaats bedoeld voor kapiteins, die als gevolg van een ongunstige uitspraak van de R.v.d.S., gevolgd door een strafmaatregel van de rederij, in financiële moeilijkheden terecht kwamen. Voor de eerste maal is begin 1968 een eenmalige uitkering verricht van £100,- aan een gepensioneerd lid, woonachtig in Engeland, die in zeer behoeftige omstandigheden verkeerde.

De uitgaven beperkten zich voornamelijk tot de onkosten van kantoorhuur, salaris van de secretaresse, de in dit decennium vastgestelde beloningen voor de dagelijkse bestuursleden en hun representatiekosten. Kortom datgene wat benodigd was om de vereniging te laten reilen en zeilen. Van tijd tot tijd kwamen daar nog weleens uitgaven bij die daar niet zo direct mee te maken hadden. Enkele instanties, zoals Zeemanshoop, werden wel verrast met een jaarlijkse donatie, maar ook bij speciale gelegenheden, zoals het huwelijk van prinses Margriet in 1967 droeg men een donatie bij.

Bij uitzondering werd ook wel eens een individueel lid financieel bijgestaan, zoals beide volgende voorbeelden aantoonde.

In 1961 was één onzer leden betrokken bij een zitting van de R.v.d.S. naar aanleiding van een aanvaring met zijn schip, de "Wieldrecht" met de "Piet Schipper". Na de aanvankelijke schuldigverklaring werd dit op zijn verzoek in beroep behandeld door de rechtbank te Rotterdam, waarop vrijspraak volgde. Van de extra kosten voor de ingeschakelde advocaat van f 600,00 werd op verzoek van de kapitein bij uitzondering een bedrag van f200,00 door de vereniging betaald.

In 1968 speelde een civiele procedure van een lid versus de reder Nelemans. Na aanvankelijk dit proces te hebben verloren ging tegen het advies van de kapiteinsvereniging in, het lid in hoger beroep. Ook dit werd verloren en de kosten tot f 1.000,00 opgelopen. Dit werd door de vereniging betaald, maar er werd besloten zich verder te onthouden van dergelijke procedures.

### **Buitenlandse contacten**

Tenslotte willen we nog even stilstaan bij de buitenlandse contacten die de vereniging heeft onderhouden. In de eerste plaats werd er vrij geregeld contact onderhouden met buitenlandse zusterorganisaties veelal schriftelijk. Vooral de Engelse, Belgische, Zweedse en Duitse kapiteinsverenigingen.

Daarnaast werd geregeld deelgenomen aan conventies, conferenties of symposia in het buitenland, waar de kapiteinsvereniging werd vertegenwoordigd door één of meer bestuursleden. Deze plachten dan verslag uit te brengen van hun indrukken in bestuurs- en ledenvergaderingen. We mogen hier enkele in de herinnering terug roepen.

Medio 1960 werd de Londen-conferentie ter bescherming van mensenlevens op zee beëindigd, welke 5 weken duurde en bijgewoond door de voorzitter. Veel overeenstemming met lidstaten, met uitzondering van de voorgestelde bepalingen ten aanzien van atoom-



schepen. Er kwamen nieuwe bepalingen voor reddingsmiddelen, waarbij gewone vloten werden afgekeurd. Ook werd veel gediscussieerd over routemarkering van het Kanaal. Driedaagse conferentie te Düsseldorf van 16 tot 18 mei 1961 over het voorkomen van aanvaringen op zee en in de lucht en bijgewoond door de secretaris. Congres over nucleaire voortstuwing te Antwerpen van 22 tot 25 april 1964 en op 12 tot 14 mei dat jaar conventie te Eastbourne over "Safety of Seatransport". Op 5 april 1966 eindigde de Internationale Uitwateringsconventie van IMO te Londen, welke door de voorzitter werd bijgewoond. Met het toen getekende akkoord werd de uit 1930 daterende oude uitwateringsconventie vervangen.

# DE JAREN ZEVENTIG

C. BRUIN

In 1970 traden er een aantal wijzigingen op in het bestuur van de vereniging. Daar de vicevoorzitter de functie van havenmeester van Rotterdam ging vervullen en de penningmeester ook de wens te kennen gaf tot aftreden, moest voor hen een vervanger worden aangesteld. Bovendien gaf de rechtskundig adviseur voor zaken voor de Raad voor de Scheepvaart te kennen dat hij door een jongere kracht moest worden afgelost.

Hier kwam nog bij dat de gezondheid van de voorzitter, Kapitein H.J. Korver, te wensen overliet. Het was destijds de gewoonte dat de vicevoorzitter een varende gezagvoerder was, toch bleek dit systeem onder deze omstandigheden minder gunstig te werken, zodat het noodzakelijk werd een tweede vicevoorzitter aan te stellen. Hiervoor werd een beroep gedaan op Kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns, gepensioneerd gezagvoerder van de Stoomvaart Maatschappij "Nederland". Het secretariaat werd versterkt door Kapitein F.P.A. Jamin. Door deze maatregelen kon het bestuur van de vereniging weer op normale voet worden voortgezet.

Er werden in die tijd een aantal belangrijke zaken aan de orde gesteld. Zo werd het boekwerk "Het ontwijken van tropische orkanen" opnieuw bewerkt en uitgebreid met een aantal kaarten van de gevaarlijke gebieden. Ook de oprichting van een "Nederlands Nautisch Instituut" naar de vorm van het Engelse "Nautical Institute" vergde de nodige aandacht van het bestuur.

Het was ook in deze tijd dat de wet op de ondernemingsraden ook voor de scheepvaart-bedrijven van kracht zou worden verklaard, dit was voor onze vereniging van groot belang daar wij via deze weg toch de stem van de kapiteins in de ondernemingsraden hoorbaar zouden kunnen maken. Helaas ondervonden wij ook in dit geval de Federatie van Zeevarenden weer op onze weg, maar gelukkig werd er een weg gevonden zodat de kandidaten voor de ondernemingsraden van de Kapiteinsvereniging op een aparte lijst kwamen te staan.

## **I.F.S.M.A.**

Eind 1973 konden de Kapiteins W.F.J. Mörzer Bruyns en F.P.A. Jamin hun taak om te komen tot de oprichting van een Internationale Federatie van Shipmasters' Associations met succes afronden en zo werd de I.F.S.M.A. op 1 januari 1974 opgericht, Kapitein R. Grönsand van de Kapiteinsvereniging uit Noorwegen werd als eerste voorzitter verkozen en Kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns als eerste vicevoorzitter

Man kan zich afvragen met welk doel deze internationale federatie werd opgericht maar als men het motto kent "Unity for Safety" zal men onmiddellijk begrijpen welk doel de leden van deze vereniging voor ogen staat.

In de jaren 60 en begin 70 waren er enkele ernstige ongevallen op zee gebeurd. Sommige van

deze rampen konden worden verklaard uit een samenloop van ongunstige omstandigheden. In andere gevallen moest men zich afvragen of de oorzaak niet moest worden gezocht in de bekwaamheid en de opleiding van de bemanning. Vooral de bezetting aan boord van de z.g. "Goedkope vlag"-schepen later wel "Flags of Convenience" genoemd, liet in vele gevallen ernstig te wensen over. De I.F.S.M.A. streefde er naar dit euvel in te dammen en eventueel de kop in te drukken. Bovendien werd veel aandacht besteed aan veilige vaarwegen zoals b.v. de routing op de Noordzee en in het Engels kanaal, de wijzigingen in het internationale betonneningssysteem.

Ook de veiligheid in diverse Afrikaanse havens en de zeeroverij in de Straat van Malakka werd door de I.F.S.M.A. aan de kaak gesteld en bij de I.M.O. (International Maritime Organisation) naar voren gebracht.

In dit verband is het ook van belang te vermelden dat de I.F.S.M.A. via een speciale commissie de gang van zaken op scheepvaartgebied bij de E.E.G. ter observatie houdt en daar ook voorstellen ter tafel legt.

Het blijkt tijdens de jaarlijkse vergaderingen van de I.F.S.M.A. dat er een grote behoefte bestaat aan het onderling contact tussen de kapiteins uit diverse landen. Dit draagt er toe bij dat de vaart op zee veiliger wordt en dat er naar de bedrijfsleiding aan de wal (reders kan men hen bijna niet meer noemen) en de diverse overheden gewaarschuwd wordt dat door de steeds voortgaande automatisering en de daarmee gepaard gaande bemanningsvermindering aan boord van de schepen er van die zijde een wissel wordt getrokken op de veiligheid op zee.

Een belangrijk voorval gedurende deze periode was de verbetering van de pensioenregeling bij het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. In deze regeling werd het streven gericht op een pensioen van ca. 70% van de laatst genoten gage na 38 dienstjaren. Dit was vergeleken bij de daarvoor geldende voorwaarden inderdaad een grote verbetering. Toch waren hier nog enkele nadelen aan verbonden n.l. dat het maximum inkomen waarover dit pensioen zou gelden werd vastgesteld op f 38.500,00 per jaar. Onzerzijds is daar tegen bezwaar gemaakt en werd verzocht om over de totale inkomsten premie te kunnen afdragen maar dan ook op die basis te worden gepensioneerd. Helaas is deze voorwaarde niet vervuld hoewel er wel een indexeringsregeling aan toe werd gevoegd.

Op het gebied van het zeevaarkundig onderwijs werden in deze jaren enkele initiatieven genomen. Zo werd er een poging in het werk gesteld om te komen tot eenheid van studiemateriaal op de zeevaartscholen. Het bleek n.l. dat men op deze onderwijsinstututen steeds meer overging op het werken met stencils van de plaatselijk docerende leraar. Een aantal besprekingen op ons kantoor heeft er echter niet toe kunnen leiden om hierin wijziging te brengen. Misschien was een oorzaak hierin te vinden dat het zeevaarkundig onderwijs in deze tijd een sterke wijziging doormaakte. Het streven van het merendeel der zeevaartscholen was er op gericht om als Hoger Beroeps Onderwijs te worden gekwalificeerd hetgeen een betere status voor deze tak van onderwijs met zich bracht. Ook in deze materie werden wij betrokken en hoewel wij geen bezwaren hadden tegen de nieuwe vorm van opleiding, gaven wij wel als onze mening te kennen dat de oude methode via het rangensysteem niet zonder meer zou moeten vervallen.

## DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ 1970 TOT 1980

In de jaarverslagen van onze vereniging over dit decennium heerst steeds een sombere toon over de ontwikkeling van de Nederlandse koopvaardijvloot. Terwijl de wereldtonnage een steeds groeiende tendens vertoonde, stabiliseerde de vloot onder Nederlandse vlag zich. Eén van de oorzaken was het uitvlaggen van Nederlandse schepen. De exploitatie onder onze driekleur vergde een *veel* grotere investering dan onder één van de z.g. goedkope vlaggen.

Een belangrijke maatregel in 1970 getroffen was de fusie van de drie grote lijnrederijen n.l. de Stoomvaartmaatschappij “Nederland”, de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij. Hierdoor werd de concurrentiepositie van deze maatschappijen sterk verbeterd. Het beeld van een teleurstellende ontwikkeling van onze handelsvloot loopt als een rode draad door de verslagen over de jaren 70. Vooral de fiscale regelingen in Nederland berokkende de scheepvaart, die immers op de internationale markt moest concurreren, een steeds weerkerende achterstand. Helaas bleek er bij onze regering en onze volksvertegenwoordiging geen open oor te zijn voor de moeilijkheden waarin de koopvaardij verkeerde.

Het was daarom onontkoombaar dat het aantal schepen onder de Nederlandse vlag zou afnemen. Een bijkomende omstandigheid was de eenzijdige vlagbevoorrechtiging, een fenomeen dat in deze jaren hand over hand toenam en waaraan vooral de Amerikaanse regering zich schuldig maakte, maar ook anderen zoals de Oost-Europese landen met staatsbedrijven die overigens geen concurrentie hadden te vrezen. Het was in die tijd duidelijk dat de vracht onderbiedingen tussen tien en veertig procent lagen. Hiertegen was de concurrentiestrijd dus bijna onmogelijk. Een middel om de concurrentie te kunnen volhouden zag men door een sterke automatisering aan boord van de schepen, waardoor het mogelijk werd de bemanning in te krimpen. Deze maatregelen hebben er toe geleid dat b.v. de machinekamer ‘s nachts onbemand was en dat men door bediening en bewaking op de brug een groot aantal arbeidsuren kon besparen. Deze maatregelen bleven echter niet alleen tot de Nederlandse vloot beperkt, ook de buitenlandse schepen werden op een dergelijke manier uitgerust zodat dit voordeel wederom teniet werd gedaan.

In 1978 zien we een verdere achteruitgang van het aantal rederijen die schepen onder de Nederlandse vlag exploiteren. De Nederlandse maatschappij “Oceaan” verkoopt haar laatste schepen, Erhardt en Dekkers en de Maatschappij “Zeevaart” geven de strijd op. De K.N.S.M. was bezig haar vloot tot 8 eenheden te verminderen, de Chevron Nederland B.V. wordt gedwongen de schepen onder Nederlandse vlag terug te geven aan de moedermaatschappij in San Francisco. Voor de overige maatschappijen was het noodzakelijk om door verregaande automatisering en daaraan gekoppeld bemanningsinkrimping de strijd vol te houden. We zien in deze tijd dan ook de geïntegreerde officier op het toneel verschijnen met andere woorden een officier opgeleid in beide disciplines dus zowel nautisch als technisch. In 1979 zien we dan eindelijk weer een kleine verbetering in de toestand bij de koopvaardij. De regering verleent subsidie bij nieuwbouw mits de schepen onder Nederlandse vlag worden geëxploiteerd.

## HET WERK IN DE VERENIGING

Natuurlijk werden er regelmatig vergaderingen georganiseerd doch in verband met de fusies in 1970 werden er ook speciale vergaderingen belegd voor alleen varende leden van de betrokken maatschappijen. Dit bleek vooral noodzakelijk in verband met het verschil in arbeidsvoorwaarden welke bij de diverse maatschappijen heerste. Dat er op dergelijke vergaderingen nogal eens verschil van mening was, laat zich denken, maar het stond voor alle kapiteins vast dat deze fusies toch noodzakelijk waren om door de samengebundelde kracht de concurrentie met het buitenland te kunnen aangaan.

Bovendien waren er veel punten die de aandacht van het bestuur opeisten, zoals het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, een nieuwe wet op de ondernemingsraden, de connectie met het Directoraat-generaal van Scheepvaart betreffende de nieuwe wetgevingen op scheepvaartgebied, het herschrijven van het boekje "Het ontwijken van tropische orkanen" met al de bijkomstige werkzaamheden daaraan verbonden. Er kwam in die tijd ook een nieuwe wet van de grond n.l. op arbeids- en rusttijden van de zeevaart. Om de uitvoering van deze wet in goede banen te leiden werd er een commissie van toezicht opgericht en aangezien de kapitein in deze wet als de tot verantwoording gestelde autoriteit werd genoemd, diende het bestuur een schriftelijk verzoek in om als lid tot deze commissie te worden toegelaten. Hoewel de werkgeversleden geen enkel bezwaar maakten tegen het lidmaatschap van onze vereniging, meenden de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties daar wel ernstige bezwaren tegen te moeten inbrengen zodat wij uiteindelijk buiten dit college werden gehouden.

Door de inkrimping van de koopvaardijvloot bijvoorbeeld de opheffing van de Nederlandse Stoomvaart Maatschappij "Oceaan", de "Norfolk Line" en verdere inkrimping bij de K.N.S.M. werd er veel van de werkzaamheden van het bestuur geëist op het gebied van regeling tot afvloeiën van de daarbij betrokken kapiteins. In vele gevallen kon een aanvaardbare regeling worden getroffen, maar helaas was dat niet steeds het geval.

De rechtspositie van de kapiteins kwam bij de fusie binnen de N.S.U. natuurlijk regelmatig aan de orde en het is dan ook niet verwonderlijk dat hieraan veel tijd werd besteed. Het was een bijzonder zwaar werk om tot een eensluidend standpunt te komen. Uiteindelijk werd besloten om gezamenlijk met de V.K.O. een rechtspositieregeling voor de gezagvoerders bij de Nedlloyd Rederij diensten B.V. te bespreken en na een aantal besprekingen waren wij in staat op 1 augustus 1978 deze rechtspositie te ondertekenen. De nieuwe voorwaarden waren voor onze leden zeer belangrijk, ten eerste werd het salarissysteem van de K.J.C.P.L. ingevoerd en het pensioensysteem werd gerelateerd aan de laatst verdiende gage het z.g. Final Pay systeem. De gang van zaken bij de K.N.S.M. baarde ons in die tijd ernstige zorgen, niet alleen dat er wegens inkrimpen van de vloot steeds meer gezagvoerders moesten afvloeiën maar ook de pensioenrechten bij deze maatschappij waren zó laag dat een verbetering zeer noodzakelijk was. Gelukkig konden wij op dit gebied in 1979 enig succes boeken. Om onze verzoeken op pensioengebied kracht bij te zetten werd een schrijven gericht aan de K.N.R.V. waarin werd gewezen op deze onaanvaardbare toestand.



*In 1973 betrok de Vereniging enige kamers in het gebouw van de Centrale voor de Rijn- en Binnenvaart, Koningin Emmaplein 10. Helaas moest men dit voormalige woonhuis van de familie Ruys wegens verkoop in 1989 verlaten.*

## **Directoraat-generaal voor de Scheepvaart**

Met deze regeringsinstantie werd een nauw contact onderhouden. Het voornaamste doel was de bevordering van de veiligheid op zee. Door de “International Maritime Consultative Organisation” (I.M.C.O. de latere I.M.O.) te Londen werden internationale voorschriften opgesteld ter bevordering van de veiligheid op zee. Maar ook voorschriften ter voorkoming van de verontreiniging der zee werden door deze organisatie samengesteld.

Eén van de belangrijkste internationale overeenkomsten was “The Standards of Training and Watchkeeping” met andere woorden de minimumeisen te stellen aan de opleiding en diplomering van officieren en bemanningsleden aan boord van koopvaardij schepen.

In samenspraak met de leden van de Nederlandse delegatie werden de eisen die wij graag in een dergelijke overeenkomst zouden vastgelegd willen hebben, besproken. Ook de zogenaamde verkeersscheidingsstelsels kwamen hier aan de orde benevens een ander belangrijk punt de verontreiniging van de zee door olie. Vooral kapitein M. Zuilhof heeft zich op dit gebied onderscheiden. Het moeilijke punt bij deze besprekingen was de opvang in de havens van afgewerkte olie en ander afval. De havenautoriteiten waren op deze ontwikkelingen niet of slecht voorbereid zodat het in vele gevallen voor kwam dat men aan boord met onvoldoende ruimte om het afval te bergen, te kampen kreeg. Bij het Directoraat-generaal was ook de “loodswet” onder handen waarbij ook de beloodsing op de Noordzee en in het Engelse kanaal ter sprake kwam. Op 1 januari 1980 werd een ministeriële beschikking van kracht waarbij de kwalificaties en de diplomering van de Noordzeeloodsen werd geregeld. Hierbij kwam de expertise van onze leden Noordzeeloodsen ons zeer goed te stade.

### **Bijzondere Gebeurtenissen**

In augustus 1974 werden wij in Nederland opgeschrikt door het nieuws dat de Shell Tanker “Metula” in Straat Magelhaen aan de grond was gelopen. De “Metula” voer op het moment van stranding onder loodsaanwijzing van twee Chileense loodsen en hoewel de kapitein de route door de Straat van tevoren nauwkeurig had bestudeerd, waren er een aantal zaken die in zijn nadeel werkten. De oorspronkelijke planning was n.l. dat de doorvaart door de Narrows bij daglicht zou plaatsvinden. Daar echter de loodsen met een oost varend schip meekwamen konden zij niet eerder dan ‘s avonds om 19.00 uur lokale tijd ter plaatse zijn. Bij het aan boord komen verklaarden de loodsen dat het tijdstip van doorvaart gunstig was in verband met de stroom. Het schip stuurde goed en tot Satellite point waren er geen moeilijkheden. Een dwarspeiling met radarafstand te 22.06 uur genomen gaf aan dat het schip 0.2 mijl binnen de “recommended track” bevond. De loods verzocht daarna aan de derde stuurman om op bakboordsrepeater Mendes point te peilen en deze peilingen door te praaien. Dit gebeurde prompt. Te 22.10 uur werd een koersverandering naar stuurboord ingezet maar de peiling van Mendes point die 59 graden had moeten worden bleef echter op 63 graden hangen. De kapitein beseftte toen dat er iets misging en gaf order niet verder naar stuurboord te draaien en commandeerde de koers 235, later zelfs niet te stutten, maar nog meer naar bakboord te draaien.

Het was helaas te laat en te 22.16 uur liep de “Metula” aan de grond. Het was een logische zaak dat deze scheepsramp uitvoerig door de Raad voor de Scheepvaart werd behandeld. De berging van het schip, een zeer moeilijk en riskant karwei, is in goede samenwerking tussen bergers en scheepsleiding uitgevoerd en tot een goed einde gebracht.

## **DE KAPITEINSVERENIGING EN HAAR VERHOUDING TOT DE REDERS**

Het is altijd het doel van de Kapiteinsvereniging geweest om in samenwerking met de reders de problemen te behandelen. In vele gevallen werd de opstelling van de scheepvaartmaatschappijen tegenover de regering volmondig ondersteund en werden er adhesiebetuigingen b.v. in verband met belastingmaatregelen aan de redersvereniging verzonden, maar dat niet alleen, ook aan de betreffende ministeries werden onze wensen kenbaar gemaakt. Toch waren er enkele gevallen waarin, ondanks alle pogingen onzerzijds, geen overeenstemming met een bepaalde reder kon worden bereikt, meestal waren dit gevallen tussen de maatschappij en de kapitein. In dergelijke gevallen bleef er weinig anders over dan de betrokken afdeling van de rederij er van in kennis te stellen en een goede advocaat in de arm te nemen en zijn zaak voor de rechter uit te vechten.

Dergelijke procedures kwamen gelukkig niet veel voor maar indien ze werden gevoerd waren het lange en lastige zaken. Eén van de meest bekende zaken was wel de brand aan boord en het vergaan van het Nederlands-Antilliaanse passagiersschip "Prinsendam" nabij de kust van Alaska.

Velen van ons herinneren zich nog het lange onderzoek en de vele zittingsdagen bij de behandeling van de zaak voor de Raad voor de Scheepvaart. Uiteindelijk besloot de Raad vier officieren en de gezagvoerder een straf op te leggen die inhield dat zij gedurende een bepaald aantal weken geen dienst als zodanig mochten doen op een zeeschip.

De betrokken rederij meende naar aanleiding van deze uitspraak dat zij niet gehouden was de arbeidsovereenkomst met de kapitein te continueren en zegde hem ontslag aan op grond van het feit, dat het Amerikaanse publiek niet op een schip zou willen varen waarover deze kapitein het commando voerde.

Onze eerste pogingen om in deze zaak te bemiddelen liepen helaas op niets uit. Wij zagen ons toen gedwongen de kapitein aan te raden deze aangelegenheid voor de rechter uit te vechten. Na een lange procedure is het de kapitein en zijn advocaat gelukt dit ontslag ongedaan te maken en kon hij tot zijn pensioengerechtigde leeftijd in dienst blijven. Gelukkig was dit één van de uitzonderingsgevallen, maar het bleek toch, helaas moeten wij zeggen, noodzakelijk om op deze wijze de rechten van de kapiteins te beschermen.



# ONTWIKKELINGEN GEDURENDE DE PERIODE 1980 – 1992

A.C. M. VAN DE KROFT

Dit tijdvak stond voornamelijk in het teken van versnelde veranderingen aan boord met betrekking tot de bemanningssamenstelling, automatisering, management, de SGO/Marof, scheepstechnici en het verdwijnen dan wel integreren van enkele functies aan boord.

Deze vergaande veranderingen waren noodzakelijk om aan te zware concurrentie uit de lage lonen- en goedkope vlaglanden het hoofd te bieden.

Door de deelneming in de verschillende nationale werkgroepen van DGSM en met de International Federation of Shipmasters' Associations (I.F.S.M.A.), die sinds 1975 een adviserende status in de IMO heeft, is de vereniging hierbij direct of indirect betrokken geweest.

De nationale en internationale wetten voor de zeescheepvaart namen in sterke mate toe, terwijl diverse wetten en voorschriften werden gewijzigd of uitgebreid. Enkele artikelen in het Wetboek van Koophandel o.a. de derde titel "Van den kapitein" zijn reeds in gewijzigde vorm in het Nieuw Burgerlijk Wetboek opgenomen. Door het DGSM werd het rapport "Herziening Nederlandse Bemanningswetgeving" uitgegeven.

Al deze ontwikkelingen en de onontkoombare regelgeving hebben ertoe bijgedragen dat er een zwaardere werkdruk op de sterk gereduceerde bemanning ontstaat, waarbij de gezagvoerder een toenemende uitbreiding van zijn taak ondervindt. Technisch en nautisch worden de schepen zover mogelijk op de nieuwe bemanningssamenstelling aangepast en met de nieuwbouw wordt rekening gehouden met de voortgaande automatisering en innovaties.

De brug is steeds meer het zenuwcentrum van het schip geworden. Praktisch alle controlerende functies, de machinebewaking en de communicatie geschiedt ook van deze plaats, waarbij op de modernste schepen de verschillende scheepssystemen op monitoren bewaakt kunnen worden.

De UCC (Ultimate Container Carrier) doet haar intrede en men ziet dat het conventionele vrachtschip haar langste tijd heeft gehad. In plaats daarvan verschijnen op de wereldzeeën andere typen vaartuigen, soms de meest vreemdsoortige monsters die speciaal gebouwd zijn voor bijzondere projecten zoals de Deltawerken, de Eurogeul, voor oliewinning op grote diepte, de oliebestrijding- en kraanschepen. Super grote auto- en scheeps-carriers, chemicaliën- en gastankers komt men op bijna alle vaarroutes tegen.

Naarmate het zee verkeer toenam, werden over de gehele wereld in de druk bevaren routes nieuwe verkeersscheidingsstelsels ingevoerd of uitgebreid. Hieraan zijn strenge regels gebonden, die met geldboetes worden gesanctioneerd. De gezagvoerder is geheel afhankelijk van de interpretatie door de radarpost van het (VTSS) Vessel Traffic Separation Scheme

mangement ter plaatse, die de situatie waarin het schip zich bevindt, bepaalt. Overtredingen worden doorgegeven aan de Officier van Justitie, die aan de hand van de beschikbare gegevens en bewijsstukken in een rechtszitting uitspraak doet.

Onze vereniging heeft in voorkomende gevallen met succes de betrokken gezagvoerder bijgestaan.

Het VBS (Verkeer Begeleidings Systeem) dat gecoördineerde assistentie verleent aan schepen in aanloopgebieden, relatief nauwe vaarwateren en havens, is in de loop der jaren zowel organisatorisch als technisch sterk verbeterd.

Bij de KHV ontwikkelt zich de kruiplijncoaster tot het maxi KHV-containerschip, terwijl het vaargebied zich ging uitstrekken van de Denemarkenvaart tot onbepaalde vaart. Op de kleinere schepen in de kustvaart was de brugbediening en geïntegreerde bemanning reeds gemeengoed voordat de eerste stappen werden gezet bij de GHV. Teamgeest en arbeidsmoraal werden vaak opgedaan tijdens ervaring in de binnenvaart. Met een minimale bezetting werd bij nacht en ontij overal naar toe gevaren, soms naar gebieden die nog niet door een ander schip werd aangedaan.

Op 1 februari 1992 heeft het Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) als het nieuwe wereldwijde maritieme communicatiesysteem formeel zijn intrede gedaan. Op een aantal schepen is dit systeem reeds ingevoerd, alwaar de functie van de radio-officier aan boord is komen te vervallen.

De semiautomatische plottafel met het "Navigation Planning System" deden reeds hun intrede op de brug en de elektronische zeevaart is in een ontwikkelingsstadium.

Met betrekking tot de veiligheid aan boord is men de laatste tijd tot de ontdekking gekomen dat "The Human Factor" en "fatigue" een cruciale rol spelen in de mentale en fysieke conditie van de wachtdoende officier. De rampen met o.a. de "Herald of Free Enterprise", "Exxon Valdez" en "Scandinavian Star" zijn hiervan bekende voorbeelden.

In deze periode vonden steeds meer fusies plaats tussen diverse scheepvaartmaatschappijen. Door de zware concurrentie kon eveneens een aantal oude bekende rederijen het niet meer redden en zij moesten hun activiteiten vaak na vele succesvolle jaren beëindigen. Het gevolg was dat het aantal schepen sterk is afgenomen. Het aantal varende leden nam ook hierdoor aanzienlijk af, mede bespoedigd door vervroegde pensionering of een vutregeling bij diverse rederijen.

De scheepsbouw raakte door de sterke internationale concurrentie in een dieptepunt. Het gevaar bestaat dat de specialisatie van deze industrietak zowel in kennis als ontwikkeling nog verder achterop zal raken.

Er zijn gelukkig al drie zaken gesignaleerd die hieraan een goede wending kunnen geven en wel in eerste instantie de verouderde wereldvloot, die eerdaags een vernieuwing behoeft, waardoor de scheepsbouw weer een impuls zal krijgen. In tweede instantie de publieke mening, die niet meer zal toestaan dat er nog grote rampen betreffende veiligheid en milieu zullen plaatsvinden door minder goed uitgedachte en geconstrueerde schepen.

In derde instantie de verzekeringsmaatschappijen, die geen grote aantallen total losses meer zullen accepteren zoals dit onlangs het geval was met bulkcarriers.

### De Golfoorlogen

De oorlogshandelingen tussen Iran en Irak in de jaren '80, bemoeilijkte in toenemende mate het varen in de Perzische Golf, waarbij de navigatie beperkt werd door het uitgestrekte verboden zeegebied dat door de belligerenten werd opgeëist en de vaarroutes door de mijngevaarlijke gedeelten. De bemanning aan boord werkte gedurende het verblijf in de Golf vaak onder zware druk voornamelijk door de onzekerheid wie en waar hun vijand was. Gedurende het verdere verloop van deze crisis namen de krijgsvrachten in dit vaargebied sterk toe, mede door de inzet van hypermoderne wapens en het gebruik van geavanceerde opsporings- en identificatietechnieken, waarbij helaas rampzalige vergissingen niet uitgesloten bleven. De Nederlandse koopvaardij bleef gelukkig gespaard. Bij het navigeren, dat voornamelijk in de donkere uren plaatsvond, kon slechts op beperkte schaal van de radar- en communicatieapparatuur gebruik worden gemaakt.

De oorlogstoestandsregeling en de vrijwilligheids- en afstapregelingen werden ingevoerd. Geen van de kapiteins maakten gebruik van de "vrijwilligersregeling" (opvarenden mochten voor het binnenvaren van de Golf van boord) en bleven aan boord. In de laatste maanden van 1987 escaleerden de aanvallen van de strijdende partijen op weerloze koopvaardij schepen in de neutrale wateren van de Golf en het beeld van de kapitein en de problemen die hij ondervond gedurende de laatste wereldoorlog, begonnen weer op te doemen. De vereniging heeft ook daarom zich gedurende de oorlogstoestand bijzonder ingezet door het parlement, overheid, de Koninklijke Marine en de betrokken rederijen attent te maken op de verantwoordelijkheid van de Nederlandse kapitein over de veiligheid voor het schip, opvarenden en lading gedurende de vaart in dit gevaarlijke gebied. De informatie die de kapiteins over de toestand en veiligheid in dit Golfgebied ontving was zeer summier en met de communicatie was het ook zeer droevig gesteld. Van de aanwezige buitenlandse marine-eenheden kregen onze collega's aan boord van de schepen, waarvan het overgrote deel uit tank- en gasschepen bestond, een beeld van de actuele situatie ter plaatse waarop beslissingen konden worden genomen.

De Koninklijke Marine was voor een eventuele opdracht klaar en graag bereid in internationale WEU-verband met een marine eenheid samen te werken. Van een koopvaardijbescherming ter plaatse gaat al een preventieve werking uit.

Aan de vaste Kamercommissies van Verkeer en Waterstaat, Defensie en Buitenlandse Zaken der Tweede Kamer werd hun inzet gevraagd voor een daadwerkelijke bijdrage aan de internationale marine strijdkrachten die in de Golf opereerden. Hierdoor zouden de Nederlandse schepen tijdens de neutrale vaart in de vrije wateren van de Golf ook bescherming krijgen tegen bovenwateraanvallen. In 1987 waren reeds 179 aanvallen uitgevoerd op weerloze koopvaardij schepen waarbij 106 opvarenden het leven lieten en dit heeft uiteraard levensgevaarlijke situaties opgeleverd voor de opvarenden, waarvoor de verantwoordelijkheid bij de kapitein ligt, die uiteindelijk het besluit ter plaatse moet nemen om de Golf binnen te varen.

Op 26 januari 1988 werd een delegatie van onze vereniging uitgenodigd voor een onderhoud met de Minister van Defensie, Van Eekelen, en zijn collegae van Buitenlandse Zaken, Minister Van den Broek in Den Haag. Tijdens het 50-minuten durende onderhoud deelden de beide ministers de zorg van de kapiteins en waren bezig al het mogelijke te doen binnen het internationale samenwerkingsverband met de West Europese Unie (WEU). Onze voorzitter sprak zijn zorg uit over de levensgevaarlijke dreiging voor de opvarenden en deed een dringend beroep om de Nederlandse koopvaardij in de Golf bescherming te bieden door het zenden van een fregat van de Koninklijke Marine naar het bedreigde vaargebied. Na deze bijeenkomst werd een interview afgenomen door NOS-TV, radio en de pers.

Hierna kreeg het politieke afwegen de daarmee gepaard gaande besluiteloosheid zijn beloop totdat op 20 augustus 1988 te 03.00GMT formeel een “staakt het vuren” inging tot grote opluchting van de kapiteins en bemanningen, die gedurende die 8-jarige Golfoorlog dit gebied aandeden.

Menigeen zal die periode niet gauw vergeten. Met deze tijdelijke vrede kwam tevens een einde aan een situatie, waarbij neutrale koopvaardij schepen, in internationaal vaarwater, regelmatig het slachtoffer werden van oorlogshandelingen.

De directie van Shell Tankers, waarvan vele van haar schepen met hun gevaarlijke ladingen tot het laatste moment regelmatig dit gebied doorkruisten, liet een boodschap naar de schepen uitgaan, waarvan de volgende passage wordt aangehaald: “Een ieder die in de afgelopen jaren onder deze omstandigheden in het gebied van de Arabische Golf dienst heeft gedaan willen wij oprecht dank zeggen. Hierin willen wij ook gaarne de gezinsleden, familie en vrienden/vriendinnen van onze zeevarenden betrekken”.

Het bleef echter niet bij deze Golfcrisis want 2 jaar later liepen de spanningen in dit gebied weer zodanig op dat het leidde tot het volgende krijgsgeweld. De samenwerking tussen de Koninklijke Marine en de koopvaardij werd in deze periode verstevigd.

## **OPLEIDINGEN EN PROJECTEN**

De opleidingen en exameneisen voor het zeemansberoep werden sterk gewijzigd en zoveel mogelijk toegespitst op de technische- en economische bedrijfsvoering aan boord (“Wijziging Wet op de Zeevaartdiploma’s 1935”).

Met betrekking tot de nautische zeevaartopleidingen was het vroeger gebruikelijk de diverse diploma’s in een opvolgende reeks via het Rijksexamen te halen. Een cursus hiervoor werd wettelijk niet vereist, wel werd voorafgaand aan het examen een zekere vaartijd gevraagd. Sedert de in werking treden van de wet op het voortgezet onderwijs en de verhoging van de leerplichtige leeftijd tot en met 18 jaar is ook voor het zeevaartonderwijs het accent nog meer komen te liggen op het volgen van een beroepsopleiding.

Er zijn twee mogelijkheden om een zeevaartdiploma te verwerven namelijk door:

- a) het afleggen van een Rijksexamen
- b) het volgen van beroepszeevaartonderwijs afgesloten met een schoolexamen.

ad a) De Rijksexamens worden afgelegd bij de Rijksexamencommissie Stuurlieden te Rijswijk. In deze commissie hebben zitting een aantal oud-gezagvoerders naast oud-docenten en gepensioneerde officieren van de Koninklijke Marine. De taak van deze commissie is sinds 1991 beperkt tot het examineren van de beroepsgerichte vakken, de ondersteunende vakken worden op de scholen getoetst. Momenteel worden door de Rijksexamencommissie voor Stuurlieden nog examens afgenomen voor diploma's derde, tweede en eerste stuurman grote handelsvaart, het diploma stuurman kleine handelsvaart en voor het aanvullingsdiploma. Voorts kan nog examen worden afgelegd voor het diploma Stuurman beperkte kleine handelsvaart en het diploma Stuurman kustsleeuvaart. Deze twee examens worden in zijn geheel te Rijswijk afgenomen. Hierbij zij opgemerkt dat het diploma BKHV geen vaarbevoegdheid meer geeft daar het niet voldoet aan de STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers, 1978 IMO) conventie.



*Na de oorlog heeft er geleidelijk aan een enorme omwenteling plaats gegrepen met betrekking tot de Kleine Handelsvaart (K.H.V.). In 1969 werd de sinds jaren geldende tonnagegrens tot 500 brt. Omgezet in een lengtelimiet van 75 meter ( $\pm 1.600$  brt). In 1982 werden de wettelijke voorschriften weer omgebouwd naar een tonnagegrens tot 4.000 brt. De K.H.V. van voor 1969 voornamelijk kustvaart in Europa met vrachtscheepjes is omgebouwd tot een wereldwijde zeevaart met vele gespecialiseerde schepen, zoals container en gasvaart. Hier het m.s. "Lauriersgracht" van Spliethoff Beheer B.V te Amsterdam en gebouwd in Shimizu. Het schip is 5.994 brt.; 3.600 nrt. Met een deadweight van 9.653 ton. Het in 1988 gebouwde schip heeft afmetingen van  $113 \times 18,9 \times 11,28$  meter en kan met 6.006 pk een 14,5 mijl lopen.*

Ook in de Rijkscommissie voor zeevisvaartexamens hebben oud-gezagvoerders als examinator zitting.

Ad b) De hogere beroepsopleiding in het zeevaartonderwijs is die voor Maritiem Officier (MAROF). Deze maritiem officier is een koopvaardij officier die, afhankelijk van zijn nautische of technische specialisatie in de ene discipline S of W (Stuurman of Werktuigkundige) de hoogste bevoegdheid kan behalen en in de andere discipline (W of S) een wachtbevoegdheid. Uiteindelijk kan echter ook de officier met de specialisatie W, onder bepaalde voorwaarden van o.a. diensttijd, de bevoegdheid als gezagvoerder verkrijgen.

De middelbare beroepsopleidingen kennen sedert 1986 ook een opleiding voor maritiem officier (MO). De middelbaar maritiem officier kan wachtbevoegdheid verkrijgen in beide disciplines. Daarnaast bestaat er nog een middelbare beroepsopleiding welke opleidt tot stuurman kleine handelsvaart. Deze opleiding is in afbouw. Hogere diploma's verkrijgt men desgewenst weer via het Rijksexamen.

De Rijksexamencommissie voor Stuurlieden levert ook deskundigen, waaronder weer veel oud-gezagvoerders, die namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als gecommiteerden toezicht houden op de schoolexamens van zowel het hoger als van het middelbaar nautisch onderwijs. Eveneens doen oud-gezagvoerders, leden van de examencommissie, dienst als gecommiteerden bij examens voor radarwaarnemer en radarnavigator. Ook bij de examens van de centrale opleiding van aspirant loodsen (COAL) oefenen leden van de commissie namens Verkeer en Waterstaat toezicht uit.

Sinds 1991 is een stuurman diploma uit het verleden weer tot leven gekomen, namelijk de diploma's die worden vereist op zeilschepen welke beroepsmatig op zee de zeilvaart uitoefenen, veelal schepen van de z.g. "bruine vloot".

De opleiding voor deze diploma's vindt plaats op de Enkhuizer zeevaartschool en de examens staan onder toezicht van Verkeer en Waterstaat. Onder de gecommiteerden bevinden zich ook weer oud-gezagvoerders uit de examencommissie.

De toekomst van de Rijksexamencommissie is onzeker; de rijkssubsidie voor de scholen welke opleiden voor Rijksexamens voor de hiervoor genoemde diploma's vervalt per 1 januari 1995, hierdoor ziet de toekomst voor cursorisch onderwijs er somber uit. Uit het bedrijfsleven gaan echter stemmen op om deze mogelijkheid om een zeevaartdiploma te verkrijgen, open te houden. Door verscheidene instanties zijn hiertoe plannen gelanceerd. Afgewacht moet worden in hoeverre deze plannen werkelijkheid zullen worden en welke vorm deze uiteindelijk zullen aannemen en of ook de Rijksexamencommissie hierbij nog een rol zal spelen.

Na de semi-geïntegreerde officier uit de beginjaren '80 maakt de Marof nu deel uit van de bemanning aan boord, waarbij de vrouwelijke officier geen uitzondering meer is.

Voor een meer efficiënte organisatie aan boord vonden diverse projecten voortgang, o.a. "Project Lange Adem" van Shell Tankers; "PROVO" (Project Ontwikkeling Vloot Organisaties) van NIGOCO, de "Nedlloyd Linge/Loire" en "Nedlloyd Colombo/Clarence/

Clement” projecten, die alle beoogden om, mede door de geïntegreerde bedrijfsvoering tot een forse bemanningsreductie te komen. De opgedane ervaringen hebben geleid tot de huidige “kernbemanning” met de 0-mans machinekamer- en de éénmansbrugbezetting.

De voortgaande integratie aan boord ging eveneens gepaard met het verschijnen van vele rapporten en discussiestukken, o.a. “Varen hoe kan het anders” (Nedlloyd). “Voortvarend voort varen” (KNRV) en “De rationalisering van de bedrijfsvoering aan boord van GHV-schepen”.

Verder zien we dat de constructie van de schepen meer en meer aangepast is voor het vervoer van uiteenlopende soorten ladingen (o.a. chemische en temperatuurgevoelige) met als gevolg dat aanvullende cursussen worden gegeven om de bemanning vertrouwd te maken om te gaan met deze producten en om de nodige maatregelen te kunnen nemen bij eventueel voorkomende calamiteiten.

In navolging van wat bij de luchtvaart reeds lang in gebruik is, heeft ook bij de koopvaardijopleiding de simulator zijn intrede gedaan. In april 1992 is in Wageningen het



*De hedendaagse tanker is wel even groter dan die van voor de oorlog. Deze Shell-tanker, de “Spectrum”, dateert van 1985 en heeft afmetingen van 244 x 42 x 20 meter. De bruto tonnage is 56.456 ton en netto 32.733.*

Maritiem Simulator Centrum in Nederland (MSCN. B.V.) officieel in gebruik genomen en in het voorjaar 1993 zal op Terschelling het Maritiem Simulator Training Centrum (MSTC) operationeel zijn. In Rotterdam zijn de plannen voor het vestigen van een nautisch simulator centrum in een gevorderd stadium.

### **Overheid, reders en sociale partners**

De samenwerking met DGSM wordt door toedoen van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat geïntensiveerd o.a. door deelname in diverse werkgroepen zoals navigatie, pollutie, STCW.

Herhaalde pogingen om deel te kunnen nemen aan het tripartite overleg, ORO (Overkoepelend Rationaliserings Orgaan) en deelname "Commissie voor Arbeids- en Rusttijden aan boord van zeeschepen" werden geblokkeerd. Bij vele rederijen vonden interne reorganisaties plaats, met als gevolg dat o.a. de nautische, technische en civiele diensten werden samengevoegd. Het contact tussen directie en de kapitein ging ook meer en meer via diverse afdelingen lopen. Was de vereniging in het verleden nog voorstander van een uitsluitend individuele arbeidsovereenkomst voor de gezagvoerder, de zich wijzigende omstandigheden en de noodzaak van meer rechtszekerheid hebben ertoe geleid dat rechtspositieregelingen voor de gezagvoerder met rederijen werden afgesloten.

De onderhandelingen hadden vaak een moeizaam verloop, dat in aanvang mede werd veroorzaakt omdat de VKO in haar vaandel heeft de gezagvoerders (mede) te vertegenwoordigen. Met de VKO werd, in dit verband, in een later stadium een betere verstandhouding bereikt.

De eigen identiteit van de vereniging is zowel nationaal als internationaal een belangrijke factor voor haar leden.

In het algemeen staat de beloning van de gezagvoerder niet meer in verhouding tot de verantwoordelijkheid van zijn functie en werkdruk, mede als gevolg van de schaalvergroting en het geïnvesteerde kapitaal in de zeescheepvaart (schip, lading, verzekeringspremies, milieu en dienstverlenende kwaliteit door de strakke tijdschema's). Zeer zeker aan boord is de menselijke factor bepalend boven de technische ontwikkeling. Ondanks een aantal gesprekken en het uitbrengen van de gezamenlijke brochure "Samen Varen" zijn bepaalde standpunten met de Vereniging Hoofdwerktuigkundigen Nederlandse Zeescheepvaart niet met elkaar in overeenstemming gekomen.

De contacten met de KNRV en de VNRK vonden in een goede sfeer plaats. Het Nieuwe Europa ("Maastricht") begint in toenemende mate actueler te worden en de gemoederen in enkele Europese landen komen steeds meer los. Aangezien de scheepvaart en daarmee ook de kapitein in de toekomst er meer bij betrokken zal worden, zal in een apart hoofdstuk op deze ingewikkelde materie worden ingegaan.

Piraterij en verstekelingen zijn problemen waarmee de gezagvoerder en zijn bemanning in toenemende mate direct mee geconfronteerd worden. De laatste jaren zijn die zaken dan ook meermalen in de publiciteit geweest. Veel collega's hebben gedurende hun actieve dienst min of meer met die ellende aan boord te maken gehad. Om de buitenstaander enig idee te



geven wat deze actuele problemen inhouden, wordt wat uitgebreider op deze problematieken ingegaan.

## **PIRATERIJ EN VERSTEKELINGEN**

### **Piraterij**

In een aantal havens, op ankerplaatsen (o.a. Westkust Afrika, Zuid Amerika) en in zeegebieden (Straat Malakka, Singapore en de Zuid Chinese zee) wordt een grote toename van zeeroverij ondervonden. De piraten van heden zijn betreffende de lading goed geïnformeerde personen, vaak bewapend met moderne vuurwapens, een scherp mes en zelfs Molotovcocktails, die in groepjes vanuit snelle motorboten opereren. Ze plegen 's nachts de op zee varende schepen, maar ook ten anker liggende vaartuigen op de rede van een haven, ongemerkt te benaderen en te enteren.

Er wordt veel lading gestolen, containers worden opengebrouwen en dure, blijkbaar waardevolle, artikelen verdwijnen in de boten. De bemanning moet onder bedreiging van wapens lijdzaam toezien. Vaak wordt uit de hutten gestolen, soms onder bedreiging. Meestal beginnen ze in de hut van de kapitein waar ze de scheepskluis weten en we de kapitein die niet op hun eisen ingaat. Geweld wordt zeker niet geschuwd.

Het moet een verschrikkelijke ervaring zijn om midden in de nacht wakker geschud te worden met een mes op je keel. De genoemde havens, ankerplaatsen en zeegebieden zijn het meest berucht en de aanvallen op koopvaardij schepen nemen tot op heden alleen maar toe. Wat de landen doen, wier territorium of op aangrenzende kustzeeën zulke gewelddaden gebeuren, is bedroevend weinig en niemand weet welke samenwerking er wellicht bestaat tussen ambtenaren van deze landen en van agentschappen van de scheepvaartmaatschappijen, waar hoogstwaarschijnlijk de informatie omtrent de scheepsbewegingen en waarde ladingen aan boord, vandaan komt. De intensiteit van deze maffia-achtige praktijken worden vertaald in de toenemende claims en de daaruit volgende sterk stijgende verzekeringspremies, waar de consument op den duur aan meebetaalt.

Wat de kapitein het meest verbaast is het feit, dat de internationale gemeenschap zich niet druk maakt als het gewelddaden betreft tegen koopvaardijmensen. Bij de luchtvaart haalt dit de pers onmiddellijk en luchthavens zijn bewaakt. Tijdens vergaderingen van het bestuur met de leden wordt dit onderwerp geregeld ter sprake gebracht en gevraagd wordt wel eens of de schepen nu, op het einde van de 20<sup>ste</sup> eeuw, niet met vuurwapens kunnen worden uitgerust, zoals dit vroeger wel het geval was.

Na overleg met politie- en marineautoriteiten komt het bestuur telkens weer tot de conclusie, dat niet militair opgeleid koopvaardijpersoneel zich beter niet met vuurwapens kan verweren, mede omdat de consequenties van het eventueel doden van een inwoner van een kuststaat waar men de havens van aanloopt, niet zijn in te schatten. Dan komt mogelijk de kapitein en niet de rover in het gevang. Bovendien kan gewapend verzet een verdere escalatie van geweld uitlokken. De juiste weg moet naar de betreffende autoriteiten voeren, waar voortdurend pressie op wordt uitgeoefend door het bestuur. Ook wordt internationaal via de

I.F.S.M.A. gepoogd om actie te krijgen want het is geen specifiek Nederlands probleem. Met deskundigen van politie en marine is overleg gaande om de beste wijze vast te stellen, waarop de schepen voor ongenode gasten tijdens de vaart of tijdens de ankerperiode kunnen worden afgesloten.

Dit is geen eenvoudige zaak, daar moderne piraten steeds meer verdovende gassen via de inlaten van de airconditioning tot de verblijven toelaten. Het bestuur blijft zich echter inspannen om de varende kapiteins alle mogelijke steun te geven die zij node missen van die autoriteiten, die adequate maatregelen zouden moeten nemen.

Inmiddels is op de 18<sup>e</sup> jaarlijkse vergadering van de I.F.S.M.A. een resolutie aangenomen waarbij in een schrijven de Secretaris Generaal van de Verenigde Naties attent wordt gemaakt op de ernstige toename van het aantal gevallen van zeeroverij en gewapende overvallen in territoriale wateren. Hierin komt tevens tot uiting dat de veiligheid van de opvarenden direct in ernstig gevaar komt, evenals de schepen met o.a. gevaarlijke stoffen die dan direct gevaar voor mens en milieu vormen.

Ondanks de uiterste pogingen van de IMO (International Maritime Organisation) om aan deze praktijken het hoofd te bieden ziet, gezien de toename van geweldpleging, de I.F.S.M.A. de noodzaak in voor een krachtige interventie als enige oplossing van het toenemende ernstige probleem. Afschriften van dit schrijven zijn verzonden aan de Secretarissen Generaal van de IMO en ILO (International Labour Organization), de Presidenten van het Europees Parlement en de Europese Commissie, diverse ambassadeurs en vele andere invloedrijke internationale maritieme organisaties en redersverenigingen. De Kapiteinsvereniging heeft in een brief aan de Minister van Buitenlandse Zaken deze kwestie onder de aandacht gebracht met het verzoek zijn invloed internationaal uit te oefenen en speciaal via de Nederlandse vertegenwoordiger bij de VN, tot een effectieve bestrijding van de piraterij te komen.

In antwoord hierop deelde de Minister in zijn brief de bezorgdheid van onze vereniging over de criminele activiteiten op zee en verzekerde ons dat hij zich met de daarvoor ten dienste staande middelen zal blijven inzetten om deze problematiek volledig onder controle te krijgen. Inmiddels is in Kuala Lumpur een gecoördineerd "Reporting Centre" (Maleisië, Indonesië en Singapore) opgericht, met de bedoeling van daar uit actie tegen piraterij te nemen. Op 6 november 1992 vond in Rotterdam een bijeenkomst met de Rivierpolitie plaats om de nodige maatregelen te nemen o.a. een meldingsplicht waar en wanneer zeeroverij aan boord heeft plaatsgevonden. Aan de bijeenkomst werd deelgenomen door onze Vereniging, reders en verzekeraars.

De gezagvoerders en de bemanning voelen zich in deze gebieden vaak ook net zo angstig als burgers die in het donker door een criminele buurt lopen. Door de te nemen maatregelen hopen zij dan ook spoedig dat deze situaties op zee tot het verleden zullen horen.

### **Verstekelingen**

Er is gedurende de laatste jaren heel weinig gesproken in de ledenvergaderingen en ook weinig geschreven in onze tweemaandelijks publicatie "Mededelingen voor de Gezagvoerder" over een onderwerp waar iedere kapitein wel het één en ander van af weet en waarvan ze allemaal hopen verschoond te blijven; de verstekeling. Het is evenwel een

belangrijk onderwerp omdat de kapitein letterlijk “opgescheept” zit met één of meer verstekelingen en er heel veel zorgen om kan hebben. Het kan ook voor de eigenaar een dure zaak worden indien de verstekeling in een aanloophaven het schip weet te verlaten. Daar staan forse boetes op. Men zou zich kunnen afvragen waarom de discussie in 1992 weer in alle hevigheid is opgelaaid, waarbij onder andere het bestuur van de vereniging gevraagd werd om over de radio-omroep en voor de televisie geïnterviewd te worden, terwijl er in de voorgaande jaren een soort stilte over het onderwerp hing.

Wanneer de pers zich voor de scheepvaart interesseert, dan is er iets spectaculairs gebeurd waarbij dikwijls de kapitein van een schip is opgetreden, waarna hij als een hedendaagse tiran of misdadiger kan worden afgebeeld. Verstekelingen klagen de kapitein aan wegens zijn gedrag!

Voor de man aan de wal is de verstekeling doorgaans niet anders dan een zielig persoon, die zich aan boord heeft verstopt om ongemerkt zijn armoede of kwelgeesten te ontsnappen en elders een nieuw leven te beginnen. Het probleem ligt evenwel heel anders en als de gelegenheid zich voordoet is het noodzakelijk dat de kapiteins zich laten horen om de burger iets meer te laten weten omtrent toestanden, waar de politiek nauwelijks aandacht voor heeft en om redenen die alleen voor de politiek duidelijk kunnen zijn. Zodra een verstekeling aan boord wordt ontdekt, is de kapitein voor zijn veiligheid en welzijn verantwoordelijk. Maar in tegenstelling tot de gemonsterde opvarende, is hij niet verplicht om werk te verrichten, zodat de kapitein de verstekeling niet kan dwingen om eenvoudige arbeid te doen om zodoende tenminste de kost te verdienen. Het blijkt dat de verstekeling meer rechten dan plichten heeft. Een verstekeling kan het schip in gevaar brengen en zeker ook zichzelf. Het is voorgekomen dat in het ruim opgesloten verstekelingen een vuurtje gingen stoken zonder zich te bekommeren om de lading die soms zeer brandbaar is. Maar er zijn ook verstekelingen gevonden die door kolendamp vergiftigd waren en dood werden aangetroffen bij het openen van de ruimen.

Tegenwoordig laten verstekelingen zich in lege containers insluiten, waarbij ze beslist hulp gehad moeten hebben van anderen alvorens de belading aanving. Verstekelingen die zonder voedsel en drinken midden in de buik van een schip in een stalen container zitten opgesloten, lopen eveneens de kans om dood te worden aangetroffen zodra de betreffende container “ergens ter wereld” voor belading in gebruik wordt genomen

Algemeen wordt aangenomen dat verstekelingen vanuit de arme landen naar het rijke westen proberen te ontvluchten. Hoewel dit vaak het geval is, gebeurt ook het omgekeerde. Vanuit de haven van Los Angeles probeerde een verstekeling Zuid Afrika te bereiken waar zijn familie woonde. Hij had geen geluk. Het betreffende schip, de “LAWAK”, stopte midden op de Pacific en met de sloep bracht de eerste stuurman hem over naar de “Overijssel” zodat hij 8 dagen later terug was, niet thuis. Het gebeurt wel meer dat verstekelingen op zee worden overgezet op een ander schip, meestal van dezelfde maatschappij om ze gelijk terug te brengen naar waar ze vandaan kwamen. Soms blijkt het dat ze niet eens weten waar het schip heen gaat, soms wordt ze niet verteld dat ze binnenkort

weer thuis zijn. Want een vertwijfelde verstekeling zou kunnen besluiten om overboord te springen. Omdat de kapitein verantwoordelijk is voor hun leven, moet hij ze soms opluizen. Ook het overzetten van het ene schip op het andere op zee is niet ongevaarlijk, mede omdat de verstekelingen een sloep volkomen vreemd is en hij heel erg bang is.

Er kunnen feitelijk drie soorten verstekelingen worden onderscheiden. In de eerste plaats is er de verstekeling, die als bootwerker aan boord werkte en die in het ruim in slaap is gevallen. Meestal wil deze man zo snel mogelijk weer naar huis en hij is daarmee het minste probleem. Het tweede soort verstekeling kan een vrouw zijn, die door een bemanningslid aan boord is gesmokkeld voor een gezellige kustreis. Dit gebeurde vroeger nog al eens op de kust van Java. In de laatste haven ging ze met de trein naar huis. Ook op de Europese kust kwam dit geregeld voor. En in de tijd dat het de zeeman niet was toegestaan om zijn vrouw aan boord te hebben, werden oogluikend de echtgenotes op korte kustreizen meegenomen. Een verstandige kapitein adviseerde hierbij, dat ze in de sluis van IJmuiden hun hoofd beneden het potdeksel hielden. In het geval van illegaal aan boord vertoevende dames poogde men dit voor de kapitein geheim te houden en een verstandige kapitein vraagt ook niet te veel als hij weet dat zijn probleem vanzelf van boord wandelt. De lastige klanten zijn de landverhuizers, vluchtelingen en zelfs misdadigers die onder geen beding naar hun land terug willen. Het is bekend dat sommige verstekelingen van de kapitein geld eisten met de toezegging dat ze in de volgende aanloophaven ongemerkt zouden “verdwijnen”. Waarom kunnen verstekelingen niet gewoon in de eerste de beste aanloophaven aan de autoriteiten worden overgedragen? Waarom kunnen er stromen vluchtelingen en ontheemden in opvangcentra worden opgevangen, maar moet de verstekeling aan boord blijven van de ene haven naar de andere, soms maanden lang, een enkele keer jaren lang! De verstekeling heeft dikwijls geen papieren bij zich, zal zelfs zijn papieren proberen te vernietigen als hij bang is om terug te worden gestuurd naar het land dat hij net ontvlucht is. Indien niet is aan te tonen welke nationaliteit de verstekeling heeft, dan is geen enkel land verplicht om hem te accepteren. Natuurlijk zijn er wel pogingen gedaan om hier iets aan te doen.

In oktober 1957 werd te Brussel de 10<sup>e</sup> zitting van de diplomatieke conferentie over Maritieme Wetgeving gehouden, waaraan 32 landen deelnamen. De conferentie besprak de “Internationale Conventie over maatregelen tegen verstekelingen” die te Brighton en Madrid was gehouden. Het resulterende stuk werd door vertegenwoordigers van 12 landen ondertekend en zou wetgeving worden zodra het door tien van de ondertekenende landen werd geratificeerd.

In 1992 hadden slechts 7 regeringen het stuk ondertekend zodat er geen enkele vooruitgang was geboekt, terwijl het stuk aspecten behandelt zoals het ontschepen van verstekelingen en de verantwoordelijkheid van de eerste regionale natie waar het schip met een verstekeling de haven aanloopt. De conventie zou en moet de kapitein van een schip beschermen tegen de op oneerlijke wijze opgelegde verantwoording die hij onder de tegenwoordige omstandigheden volgens de internationale wetgeving draagt. Maar er is in al die jaren niets gebeurd.

Het is aldus begrijpelijk dat de kapitein genegen zal zijn om verstekelingen die vanzelf van boord verdwijnen, niet te zien. Hij vraagt niet om problemen. Het is ook begrijpelijk dat de reders niet genegen zijn om ruchtbaarheid aan dit probleem te geven. Ook voor hen geldt dat wat geruisloos verdwijnt, hun geen geld en/of oponthoud kost. Maar de kapitein is wel verplicht om verstekelingen op te geven bij aankomst in een haven en hij is er verantwoordelijk voor dat ze bij vertrek nog aanwezig zijn. Als er onverhoopt één aan de wal gesnapt wordt die het schip heeft verlaten, of er ontbreekt een verstekeling bij vertrek, dan is de kapitein de eerste verantwoordelijke man voor de autoriteiten. Zelfs als een ex-verstekeling, waar men aan boord niets van wist, aan de autoriteiten na vertrek alsnog de naam van het schip noemt, gaat de kapitein niet vrijuit

Het beste is vanzelfsprekend om te pogen de aspirant-verstekeling van het schip te weren. In de eerste plaats kan een goede valreepwacht heel wat ongewenste personen van boord houden. Verder kan een uitgekiend “zoekplan” een goede tweede stap zijn. Het schip wordt verdeeld in stukken die door aangewezen personen worden nagekeken op mogelijke verstekelingen alvorens het schip weer zee kiest. En hier blijkt, dat de twee meest geëigende voorzorgsmaatregelen niet kunnen worden uitgevoerd omdat heden ten dage de bemanningen tot het absolute minimum zijn gereduceerd en de schepen vele malen groter zijn dan 20 of 30 jaren geleden. Dit is het grote verschil dat is ontstaan tussen het hedendaagse probleem van de verstekeling en die van een paar decennia terug. De opgelegde verantwoording is nog oneerlijker dan voorheen.

Het probleem is ook op een andere manier verscherpt. Verstekelingen proberen tegenwoordig in een groep aan boord te komen, meestal in een lege container. De verhouding die er dan ontstaat tussen het aantal verstekelingen en de ongewapende bemanning is dermate ongunstig, dat er een geval van kaping kan plaatsvinden, als de verstekelingen de bemanning overweldigen of bedreigen. En als de kapitein in zo'n geval een vuurwapen tot zijn beschikking heeft, moet hij dit dan gebruiken? Het is lang stil geweest met betrekking tot het probleem van de verstekelingen en alle betrokkenen zagen het liefst dat de kapitein zijn eigen problemen zelf oploste.

De problemen zijn nog dringender geworden. Het aantal verstekelingen neemt toe en de kapiteins worden er meer en meer mee geconfronteerd. De Duitse Kapiteinsvereniging heeft in mei 1992 een stuk geproduceerd dat in de algemene jaarvergadering van de I.F.S.M.A. werd besproken, want het is een internationaal probleem. Indien de autoriteiten hun verantwoording niet kennen, dan moet I.F.S.M.A. actie gaan nemen. Er is gevraagd aan het bestuur van de Internationale Federation of Shipmasters' Associations, om het probleem van de verstekelingen wederom in een resolutie bij de IMO aanhangig te maken. Tevens werd iedere bij I.F.S.M.A. aangesloten Kapiteinsvereniging verzocht, om het probleem bij hun eigen regering te brengen want het moet toch mogelijk zijn dat een 10<sup>e</sup> land zijn handtekening plaatst onder het internationale verdrag betreffende maatregelen tegen verstekelingen. Van Justitie wordt via de TV uitzending op 28 september 1992 vernomen dat het binnenkort in de hele EEG strafbaar wordt om illegale vreemdelingen te vervoeren, maar die nieuwe wet geldt niet voor kapiteins met verstekelingen aan boord. Het probleem lijkt voorlopig onoplosbaar.

Noot:

Bij de I.F.S.M.A. (International Federation of Shipmasters' Associations) zijn de Kapiteinsverenigingen uit 21 landen aangesloten met een totaal van 7.000 leden. Hierbij zijn ook inbegrepen een aantal verenigingen uit de vroegere Oostbloklanden en de voormalige USSR, alsmede de Council of American Master Mariners.

## **DE ONTWIKKELINGEN IN DE SCHEEPVAART VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP**

De ontwikkelingen binnen de Europese Gemeenschap in de jaren tachtig en het begin van de negentiger jaren raakten ook de scheepvaartsector. Het bestuur van de Kapiteinsvereniging was zich wel bewust dat deze ontwikkelingen ook de scheepvaartindustrie van Nederland zouden raken. Er werd, vooral in de beginjaren '80, hierover bijna niets gepubliceerd en de vrees bestond dat er besluiten zouden worden genomen, die de vloot en dus ook de gezagvoerders op de schepen, onaangenaam zouden verrassen.

Omdat het de Europese Gemeenschap betrof, lag het voor de hand dat ook in gemeenschappelijk verband de Europese Kapiteinsverenigingen zich met de komende ontwikkelingen zouden gaan bemoeien. In de eerste plaats moest men zich binnen de Gemeenschap op de hoogte gaan stellen, vervolgens onderling overleg plegen om daarna met een gezamenlijk standpunt naar buiten te treden. Het was een Nederlands voorstel op de jaarvergadering van de I.F.S.M.A. in 1988 om een I.F.S.M.A.-werkgroep in te stellen die zich met Europese scheepvaartzaken zou bezighouden.

De logische opvolging van dit initiatief was, dat de afstanden waarover de leden van de I.F.S.M.A.-werkcommissie zouden moeten reizen zo klein mogelijk moesten zijn. Onze Belgische zusterorganisatie (BESMA) stelde haar kantoor beschikbaar voor het secretariaat van de commissie en een aantal vertegenwoordigers van aangesloten E.G.-Kapiteinsverenigingen werden lid van de werkcommissie. Aansluitend op de jaarvergaderingen van de I.F.S.M.A. werd een extra vergadering gehouden voor alle afgevaardigden van de E.G.-Kapiteinsverenigingen die aanwezig waren en tevens voor geïnteresseerden uit andere landen, waarop iedereen werd bijgepraat betreffende die ontwikkelingen waar de belangen van de kapiteins bij betrokken kunnen zijn.

Toen de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging van de instelling van deze nieuwe werkgroep vernam, werd de helpende hand uitgestoken om de kapiteins wegwijs te maken in de organisatie van de E.G.-instituten. Omdat het secretariaat van Port State Control bij het DGSM is ondergebracht, werd het vanzelfsprekend dat de Nederlandse vertegenwoordiger in de E.G.-werkcommissie van I.F.S.M.A. voor zowel de werkgroep als het secretariaat van de I.F.S.M.A., de contacten onderhield. De vicevoorzitter van de Nederlandse Kapiteinsvereniging, kapitein H.B. Boer, werd tot voorzitter van de E.G.-werkcommissie gekozen, kapitein H. Hauchart van BESMA (Belgian Shipmasters' Association) werd de secretaris.

Het vergaren van informatie omtrent de plannen van de Europese Commissie was niet voldoende. De E.G.-reders hadden een secretariaat in Brussel gevestigd en waren reeds druk aan het lobbyen bij de ambtenaren van de Europese Commissie en de leden van het Europese Parlement op internationaal niveau, terwijl de nationale redersverenigingen hetzelfde deden bij hun nationale overheden en parlementariërs.

De werkgroep besloot om contacten te leggen met nationale redersverenigingen en met het secretariaat van de samenwerkende E.G.-scheepvaartmaatschappijen "ESCA" (European Community Shipowners' Associations) in Brussel. Vooral door de Belgische contacten van collega-kapiteins van de BESMA in Brussel, gelukte het om relaties op te bouwen en te onderhouden met de hoogste ambtenaren van het DG7 van de Europese Commissie. De praktische kennis die de werkgroep de theoretici in Brussel aanboden, werd gaarne aanvaard. Het leggen van de nodige contacten verliep beter dan aanvankelijk werd verwacht. De papierberg, die op de werkgroep afkwam, was ontstellend doch toen er besloten werd om zich te concentreren op een aantal aandachtspunten, waaronder "de positie van de kapitein", "het bemannen van schepen onder de nationale vlag" en de ontwikkeling van een "Europees Scheepsregister", viel de stof te behappen. Het werk was interessant en de commissie leerde zoveel aangaande de ontwikkelingen van de scheepvaart in de E.G., dat er uitnodigingen kwamen om er lezingen over te geven, onder andere bij het Nautical Institute in Londen. Er was vraag naar kennis die de werkgroep vergaarde.

De hoop van velen is thans gericht op de ontwikkeling van een Europees Scheepvaart Register. De Europese Commissie heeft zich voorgenomen om dit register dermate aantrekkelijk te maken voor de Europese reders, dat ze niet alleen hun schepen in dit register zullen laten inschrijven in de toekomst, doch dat men zelfs genegen zal zijn om schepen die thans in de goedkope vlagregisters en z.g. tweede registers zijn ingeboekt, terug te vlaggen. Het accepteren van het Europese register door de Europese reders zou wel eens het behoud kunnen betekenen van de nationale vlaggen op schepen van de landen van de E.G. De werkcommissie van I.F.S.M.A. tracht hierbij een positieve rol te spelen en de positie van de kapitein, voortdurend in het oog te houden. Het totale werkpakket dat op de leden van het dagelijks bestuur van onze vereniging rustte, was wederom in gewicht toegenomen en dit moest gevolgen krijgen met betrekking tot de bezetting van het kantoor.

Op weg naar de jaren '90

Na de Tweede Wereldoorlog vonden grote sociale en economische veranderingen plaats. Voornamelijk gedurende de laatste twee decennia gebeurde dit in een versneld tempo. Deze tendens heeft in meer of mindere mate invloed gehad op de waarden en normen die de huidige generatie hanteert. Ook in de scheepsbedrijfsvoering was dit verschijnsel duidelijk merkbaar.

Dit leidde ertoe dat de statuten en het huishoudelijk reglement van de vereniging, waar nodig, werden aangepast aan de veranderingen in de scheepsbedrijfsvoering. De eerste wijziging vond plaats op 21 januari 1985 waarbij tevens de naam van de vereniging veranderde in de oorspronkelijke doopnaam van 1 juli 1943 (Grote Handelsvaart werd gewijzigd in Koopvaardij). De vereniging stond eveneens open voor alle kapiteins ongeacht de tonnage van het schip, dus ook voor KHV kapiteins.

De leeftijdslimiet van de bestuursleden werd vastgesteld op 65 jaar.

De tweede wijziging passeerde de notaris op 6 april 1989; o.a. artikel 7 werd zodanig gewijzigd dat elke gediplomeerde die bevoegd is om als kapitein te varen, lid kan worden, teneinde het lidmaatschap eveneens open te stellen voor de toekomstige kapiteins.

De betrokkenheid met het maritieme gebeuren nam toe en er ontstond behoefte om het dagelijks bestuur uit te breiden.

Na het plotselinge overlijden van de secretaris J. Boerdam in november 1983 werden de werkzaamheden van het secretariaat in maart 1984 verdeeld over 2 secretarissen, n.l. D.C.M. v.d. Kroft en H.L. van Dam. Kapitein W.F.J. Mörzer Bruyns, vertegenwoordiger Amsterdam, die tevens de I.F.S.M.A.-zaken in het dagelijks bestuur voor de vereniging behartigde, had in april 1982 deze functies reeds neergelegd. In tegenstelling tot de traditionele opvolging van de voorzitter uit het dagelijks bestuur, werd de nieuwe voorzitter gekozen door middel van plaatsing van de vacature in de "Mededelingen".

Tijdens de jaarvergadering in april 1985 nam kapitein J. de Jager (ex Shell Tankers) de voorzittershamer over van kapitein C. Bruin (ex Rotterdamse Lloyd). Na een lange ziekteperiode overleed in juni 1987 de vicevoorzitter kapitein M. Zuilhof, wiens functie door kapitein H.B. Boer werd overgenomen.

Van 1984 tot 1993 vonden in het dagelijks bestuur een aantal mutaties plaats van de volgende kapiteins: H.L. van Dam nam het penningmeesterschap in april 1985 voor een jaar over van B. van Os, waarna H.P.Ch. Fikenscher deze taak op zich nam. In de tweede helft van 1984 werd P. Cammel aan het secretariaat toegevoegd. Hij nam tevens als bestuurslid bij het BPFK deze functie van kapitein C. Bruin over.

Na het beschikbaar stellen van zijn functie in april 1990 werd het werk van D.C.M. van der Kroft voor een jaar overgenomen door J.B. Burger, die daarna door J. Meuldijk werd opgevolgd. Gezien het komende jubileumfeest en de daarbij voorbereidende werkzaamheden, werd in april 1992 kapitein L. Lamers "ad interim" bij het secretariaat betrokken. Wegens geringe belangstelling werd de "Regio Zuid-Nederland" (vertegenwoordiger kapitein A. Poerstamper) in 1984 opgeheven. In plaats daarvan werd de "Regio Noord-Nederland" onder de vertegenwoordiging van kapitein F. Bontekoe heropgericht. De vergaderingen aldaar worden afwisselend in Groningen, Leeuwarden en Assen gehouden. Vanaf 1988 werden de vergaderingen geleid door R. Jousma.

Vanaf 1986 werd de vertegenwoordiging van Amsterdam weer ingesteld en achtereenvolgens door de kapiteins P. Meek, W. Boonacker en in april 1992 door H.J. Poelenjee waargenomen.

De taak als raadsman voor de "Raad voor de Scheepvaart" werd vervuld door kapitein J. Kramer die in 1985 deze functie voor 4 jaar overdroeg aan kapitein P. Buisman, waarna kapitein Mr K. Pals deze functie als adviseur op zich nam. In een aantal gevallen werd beroep op deze raadsliden gedaan en met succes advies gegeven.

Een groot aantal jaren heeft kapitein H.J. Brandenburg zich gewijd aan de redactie van de "Mededelingen" en een belangrijke bijdrage geleverd aan de inhoud en verzorging van deze uitgave.

Beginnend met het juninummer 1984 is een bestuurlijk commentaar onder het hoofd "Op vier streken" opgenomen. Om praktische redenen is de jaarrede, welke anders vermeld stond



in de jaarlijkse ledenlijst, vanaf 1987 opgenomen in de “Mededelingen”. Vanaf juni 1991 is de redactie van deze verenigingsuitgave in handen van kapitein J. Aldewereld.

Helaas kon een verhuizing van het kantoor niet uitblijven. Het pand aan het Koningin Emmaplein 6 werd leeg opgeleverd ter verkoop aangeboden. Er moest naar een andere ruimte worden gezocht en uiteindelijk werd een tijdelijke kantoorruimte gevonden op de huidige locatie, welke op 1 januari 1990 werd betrokken. Bij die gelegenheid werd een door kapitein H. Grootveld vervaardigd schilderij, voorstellend het Empire-type ss. “Amsterdam”, aan de vereniging aangeboden. De toenemende activiteiten brengen echter met zich mede dat de huidige werkruimte te klein is geworden. Diverse opties worden vergeleken en verwacht wordt dat in het jubileumjaar een ruimer kantoor met betere faciliteiten betrokken kan worden, zodat we na nog een keer te moeten gaan “verhalen” uiteindelijk van een “vaste ligplaats” verzekerd kunnen zijn.

De economische recessie in de Nederlandse koopvaardij heeft een grote negatieve invloed op het varende ledenbestand gehad. Was per 1 januari 1980 het totaal aantal leden 921, waarvan 373 varenden, per 1 juli 1992 was echter het aantal varende leden met 37% teruggelopen. Van de overige categorieën van het ledenbestand bleef het aantal ongeveer hetzelfde.

## **CONTACTEN MET ANDERE INSTANTIES**

### **De relatie van de vereniging met de vakbeweging**

Onder leiding van de opeenvolgende voorzitters, die ieder hun eigen stempel op de vereniging drukten, veranderde de vereniging langzaam maar zeker in zijn optreden naar buiten. De tijden veranderden en de vereniging kon niet achterblijven. De belangenbehartiging van de leden toonde meer en meer dat er specifieke kennis werd gevraagd van het dagelijks bestuur die de vereniging niet altijd in huis had. Het was duidelijk dat de gevraagde kennis en kunde bij een vakvereniging kon worden gevonden, maar men was er huiverig voor om daar relaties mee aan te knopen. Nog altijd beschouwde de kapitein zich als de vertegenwoordiger van de reder aan boord van zijn schip en tevens als zijn vertrouwensman. Ook van de kant van de werkgevers werden geluiden gehoord dat men het niet op prijs zou stellen indien tijdens onderhandelingen of gesprekken met vertegenwoordigers van de bonden, men zou ervaren dat ook de kapiteins aan de andere kant van de tafel zaten. De kapitein moest op de reder vertrouwen en de reder zorgde goed voor zijn kapiteins.

Toch moest er wat gebeuren. Vele bekende en vaak beroemde scheepvaartmaatschappijen gingen in elkaar op door fusies, de relatie tussen kapitein en werkgever veranderde daarbij merkbaar en het kwam meer en meer voor, dat kapiteins hun directie nauwelijks meer spraken na voltooiing van een reis noch dat ze een komende reis bespraken voor het vertrek, een goede oude gewoonte. Het gebeurde zelfs dat de kapitein in feite niet wist wie de eigenaar was indien bijvoorbeeld een bankinstelling het schip waar men op voer inmiddels had opgekocht. De druk op het bestuur werd groter. Na veel wikken en wegen viel het oog op een nog jonge

vakvereniging, de Nederlandse Centrale van Hoger Personeel (NCHP, opgericht 1966), die later haar naam veranderde in VHP (Vereniging van Hoger Personeel) met het hoofdkantoor in Houten. Een vakvereniging, aangesloten bij de vakcentrale voor Middelbaar en Hoger Personeel, MHP, welke de belangen van hoger personeel behartigde en een zetel bekleedde in de Sociaal Economische Raad, zou niet alleen de vereiste kennis in huis hebben, doch te verwachten was dat hun instelling ten opzichte van de werkgevers van dien aard zou zijn dat de kapiteins zich naar hun specifieke smaak en stijl, vertegenwoordigd wisten. Nautische kennis werd niet gevraagd noch verwacht, het was meest juridische kennis die nodig was en op deze basis sloot de vereniging een contract af met de VHP in Houten. Iedere kapitein die van mening was dat hij zich prettiger voelde met deze ruggensteun, kon lid worden van de VHP, onder de paraplu van de eigen vereniging.

De VHP te Houten, de koepelorganisatie, bestaat uit een groot aantal aangesloten zelfstandige VHP's en afdelingen en de Kapiteinsvereniging werd ondergebracht bij de afdeling "Haven en Transport". Kapiteins die steun van de VHP nodig hadden, kwamen in eerste instantie bij het dagelijks bestuur van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij en indien het nodig werd geacht om hulp van buiten te halen, dan nam de voorzitter het contact op met de juiste afdeling van de VHP.

In de jaren tachtig viel het woord "erkenning" meer en meer. Telkens als de kapiteins van mening waren dat ze bij het overleg betrokken moesten worden wanneer er een bepaalde commissie werd ingesteld om een onderzoek te verrichten of om de regering van advies te dienen (denk aan de ARBO wetgeving voor de transportsector en de voorbereiding op de wet voor rompbefrachtiging onder Nederlands vlag (bareboat chartering), dan kon de vereniging zich laten uitnodigen voor advies, al werd ze niet erkend.

Een andere vorm van erkenning was nodig om mee te kunnen doen bij de onderhandelingen voor een "rechtspositieregeling" of eventueel een CAO voor kapiteins. De leden waren hierover vaak verdeeld van mening, maar in het algemeen kan gesteld worden dat er een langzame verschuiving aan het optreden was, waarbij de jongere kapiteins meer en meer om zo'n regeling vroegen. Welnu, het lidmaatschap bij de VHP maakte het mogelijk om mee te onderhandelen voor een rechtspositieregeling en via de VHP hoopte de vereniging om bij officiële instellingen iets aan de belangenbehartiging van de leden te kunnen doen. Het was niet de echte erkenning die wij graag hadden doch een oplossing die althans tijdelijk mogelijkheden bood.

Tijdens de onderhandelingen voor een rechtspositieregeling ontmoette het dagelijks bestuur ook de FWZ (Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart) aan tafel. Hoewel wij niet met gejuich werden begroet, groeide gaandeweg een betere verstandhouding en werden later de punten van de komende onderhandelingen samen doorgenomen opdat tegenstrijdige belangen niet aan tafel konden worden uitgespeeld. Indien zulks nodig werd geacht, kwam de onderhandelaar van de VHP aan de zijde van de kapiteins zitten ter ondersteuning tijdens de onderhandelingen met de reders.

In 1987 werd de vereniging benaderd door de VHP afdeling "Haven en Transport" met het

verzoek om iemand beschikbaar te stellen voor een bestuursfunctie in deze afdeling. In overleg werd besloten om de vicevoorzitter hiervoor beschikbaar te stellen. Het werk in dit afdelingsbestuur verstevigde het contact met de VHP organisatie en in 1990 kreeg de vicevoorzitter een zetel in de Verenigingsraad van de VHP namens de afdeling "Haven & Transport" en tevens een plaatsvervangende zetel in de Bondsraad van de VHP. De contacten die op deze wijze werden gelegd, leidden tot een voortdurende uitwisseling van informatie in beide richtingen. Toen in 1991 de VHP de consequenties van regeringsplannen met betrekking tot wijzigingen in de WAO (Wet op de Arbeid Ongeschiktheid) in de Verenigingsraad in discussie bracht en er besluiten moesten worden genomen omtrent welke actie hiertegen gevoerd moest worden, heeft de Kapiteinsvereniging middels de hier geschetste vertegenwoordiging te kennen gegeven dat zij de zienswijze van de VHP volledig deelde en dat zij de protesten van VHP en MHP ondersteunde in het belang ook van haar leden, maar dat ze niet mee zou doen indien er eventueel tot een staking zou worden opgeroepen. Het bestuur van de vereniging had zich ondubbelzinnig hierover uitgesproken: kapiteins staken niet.

Het grootste gedeelte van onze leden is gepensioneerd. Hoewel wij een zetel in het bestuur van de Stichting Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij hebben, zijn dikwijls regelingen en besluiten in het hoogste bestuurlijke niveau opgenomen, die voor de gepensioneerden nadelig uitwerkten. Voortdurend wordt met zachte doch aanhoudende drang vanuit de Kapiteinsvereniging de VHP er op gewezen dat via haar verbondenheid met de MHP, de weg naar de S.E.R. voert. Het is in dit adviserende college dat wij de stem van de gepensioneerden willen doen doordringen, de zeer grote zwijgende groep, die niet in staat is om via Cao-onderhandelingen haar financiële positie te verdedigen en te handhaven. Het is een groep die zich moeilijk kan verdedigen en daarom blijkbaar niet behoeft te worden ontzien door politici. De VHP onderkent dit probleem omdat het ook haar andere leden geldt en doet al het mogelijke om er grip op te krijgen.

Zoals hierboven geschetst, behartigt de vereniging voortdurend de belangen van varende en gepensioneerde kapiteins, waarbij de grens tussen het bekend verenigingswerk en vakbondswerk niet duidelijk meer is aan te geven. De hoeveelheid werk is hiermede aanmerkelijk toegenomen. Maar tevens is er specialisme ontstaan. Een andere consequentie van de geschetste ontwikkeling is, dat onze vereniging op veel meer terreinen bekendheid heeft gekregen en ook waardering. Echte "erkenning" kan nog even duren maar dat onder de kapiteins een schat aan ervaring, kennis en kunde is (en ter beschikking staat van instanties die dit wensen) wordt meer en meer ingezien.

### **Betrekking met overheid, organisaties en sociale partners**

De werkzaamheden breidden zich verder uit en uitten zich in een toename van contacten met verschillende instanties en deelname in diverse werkgroepen. Herhaaldelijk werd door het bestuur bij enkele sociale partners aangedrongen op erkenning van de representativiteit van de vereniging, o.a. bij het Tripartite Overleg Zeevaart. Op 7 mei 1986 heeft het bestuur een gesprek hierover gehad met de vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat. Op

het schriftelijk verzoek om erkenning antwoordde de minister van V. & W. in haar schrijven van 17 september 1986 dat alleen de toezegging kon worden gedaan voor het opstarten en bevorderen van een regelmatig overleg tussen onze vereniging en DGSM, waardoor van de expertise van onze vereniging gebruik kon worden gemaakt. Dit resulteerde in haar participatie van bestuursleden in een aantal nieuwe werkgroepen en commissies van DGSM. Op 24 september 1986 vond in Den Haag een gesprek plaats tussen het bestuur van de KNRV en dat van onze vereniging teneinde steun te krijgen voor erkenning.

Helaas met weinig resultaat.

De banden met de NCHP werden nauwer aangehaald o.a. door een "Brainstorming"-bijeenkomst op 4 november 1987, waarbij alle bestuursleden en varende commissarissen werden uitgenodigd.

Omtrent de beleidsnota "Welvaren onder Nederlandse Vlag" werd onze vereniging door de vaste commissie van de Tweede Kamer van V. & W. uitgenodigd om met een delegatie op de hoorzitting op 26 februari 1987 aanwezig te zijn. Verder werden hoorzittingen bijgewoond met betrekking tot het eindrapport Commissie Verzelfstandiging Loodswezen en werd deelgenomen aan de hoorzitting op 7 mei 1986 over de wijziging van de zeevaartdiploma-wet 1935.

De Vereniging van Overzeeloodsen die een collectief lidmaatschap met onze vereniging heeft, is op 13 mei 1986 als volwaardig lid van de European Maritime Pilots Association geaccepteerd. Op 10 mei 1985 werd het Royal Institute of Navigation Netherlands Branch (NIN) opgericht. In januari 1987 is dit instituut statutair zelfstandig geworden. Als collectief lid heeft onze vereniging zich bij het Nederlands Instituut voor Navigatie aangesloten.

Jaarlijks worden door de voorzitter en vicevoorzitter de I.F.S.M.A.-jaarvergaderingen bijgewoond, waarbij de "Papers" over diverse actuele zaken worden ingediend en besproken. Op een aantal gehouden congressen van de World Meteorological Organisation nam één van onze bestuursleden deel als vertegenwoordiging van de I.F.S.M.A. Gedurende deze 12-jarige periode vonden ook gesprekken plaats op directieniveau met een aantal rederijen en met de Vereniging van Nederlandse Reders in de Kleine Handelsvaart over reorganisaties, rechtspositieregelingen en de taak, verantwoording en positie van de kapitein aan boord.

### **Voordrachten, lezingen, symposia en publicaties**

Deze activiteiten nemen voor onze vereniging een belangrijke plaats in. Regelmatig werden aan uitnodigingen voor het bijwonen van symposia en lezingen gehoor gegeven. Anderzijds zijn door ons voordrachten gehouden, waarvan *een* aantal in samenwerking met het Koninklijk College Zeemanshoop. Tijdens een aantal jaarvergaderingen van de Rijkscommissie voor de Zeevaartdiploma's heeft onze voorzitter een voordracht gehouden over de Kapiteinsvereniging.

Diverse sprekers werden uitgenodigd om bij ledenvergaderingen een lezing te houden over actuele en sociale onderwerpen zoals over "Het nieuwe verkeersbegeleidingssysteem Nieuwe Waterweg", de "Ontwikkeling in de KHV over het afgelopen jaar en de verwachting in 1987" door de secretaris van de VNRK, de lezing over "De elektronische kaart" door de chef Hydrografie van de KM, en de voordracht "Opleiding in het kader van

VTS (Vessel Traffic Services)” door het hoofd Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen (NNVO), waarvan onze voorzitter in de commissie van geëmitteerden zitting heeft. In december 1988 werd deelgenomen aan het symposium “Future Navigation, Communication and Surveillance Systems”, georganiseerd door het NIN, DGSM, de Rijksluchtvaartdienst en het Nederlands Laboratorium voor de Ruimtevaart. Voor onze vereniging werden de voordrachten over “Satellite Navigation” en “Satellite Communication for Merchant Marine – a user’s view” respectievelijk gehouden door de vicevoorzitter en één van de secretarissen.

Naar aanleiding van de tragische scheepsramp met het motortankschip “Maassluis” is in samenwerking met het Koninklijk College Zeemanshoop het rapport “Het bepalen van de benodigde lengte ankerketting voor een ten anker liggend vaartuig” uitgebracht. Aan dit rapport van kapitein Ir Brink heeft een “ankercommissie” (de kapiteins B.H. Anders, A.P. Helwig en F.W. Kaptijn) uit onze vereniging meegewerkt. Deze studie stelde een onderzoek in naar de geldigheid van de vuistregels bij het bepalen van de lengte te steken ankerketting. Op 1 januari 1991 kwam de samenwerking tot stand tussen de tijdschriften “NTT/De Zee” en de uitgave “Schip en Werf” van de Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied. De bestuurszetel van onze vereniging in de stichting “Schip en Werf de Zee” ging in 1990 (toen nog Stichting “De Zee”) van kapitein Brandenburg naar kapitein Koedijk.

Bij de diploma uitreiking van verschillende maritieme onderwijsinstellingen was de vereniging vertegenwoordigd en werd aan de daarbij behorende einddiscussies over de scheepvaartkunde deelgenomen.

## **MARITIEM NEDERLAND IN HET JAAR 2000**

In mei 1991 werd de discussienota “Maritiem Nederland in het jaar 2010” gepresenteerd, een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken. In haar voorwoord schreef de Minister van V. & W. onder andere: Uw reacties zullen worden gebruikt bij de uiteindelijke bepaling van de op basis van de discussienota op te stellen concrete beleidsplannen en daarin uitgewerkte actiepunten. Onze vereniging was van mening dat er ook een reactie moest komen van de kapiteins, doch besloten werd om deze te beperken tot die hoofdstukken waar de kapitein het beste van op de hoogte is, te weten de onderwerpen \*7 (Kennis, arbeid en opleidingen), \*8 (Milieu) en \*9 (Veilige en vlotte scheepvaart).

Door middel van onze tweemaandelijks publicatie “Mededelingen voor de Gezagvoerder” werd in de juni-uitgave van 1991 een oproep aan de kapiteins gedaan om op de nota te reageren. Een ruim aantal exemplaren van de discussienota werd onder de leden verspreid. De reacties kwamen zowel schriftelijk als mondeling. Ook werd het onderwerp op de ledenvergaderingen op de agenda geplaatst zodat er voldoende gelegenheid geboden werd om openhartig over diverse onderwerpen uit de nota van gedachten te wisselen.

Zoals te verwachten was, waren de meningen niet eensluidend. In het algemeen staan de

kapiteins wel positief tegenover de gekozen benadering betreffende de ontwikkelingen die nodig zijn voor Maritiem Nederland in het jaar 2010 en werd waardering geuit voor het feit dat men naar buiten kwam met een lange termijn planning, doch er waren ook kritische geluiden te horen over een groot aantal specifieke punten. Naar onze mening is dat juist. De kapiteins hebben een schat aan ervaring waar het de genoemde drie, onderwerpen betreft. Hun ervaring reikt ook veel verder dan Nederland alleen en de geleverde kritiek is in een aantal gevallen gebaseerd op reeds ondervonden ervaring elders op plannen die thans in Nederland worden voorgesteld. Om slechts een voorbeeld aan te halen, het is mooi om over het verbeteren van ons leefmilieu te plannen en regels op te stellen maar men moet er tevens de mogelijkheid bij leveren om die regels uit te kunnen voeren, zoals b.v. het afstaan van afval en bezinksels in de havens, een nog immer bestaand wereldwijd probleem.

Het dagelijks bestuur van onze vereniging heeft het totaal aan geleverde kritiek samengevat en dit in een schrijven aan DGSM bekendgemaakt. De kapiteins zijn er wel van doordrongen dat er heel wat moet gebeuren indien Nederland zijn positie in de internationale scheepvaart wil behouden en dat onze havens van Nederland een distributieland kunnen maken, vooral met het oog op de zich ontwikkelde Europese Gemeenschap.

### **Pensioenen**

Met een werknemerszetel neemt de vereniging deel aan de vergaderingen van de “Stichting Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij”. Intensief wordt steeds gewerkt aan verbeteringen van het pensioen van de gepensioneerde leden, terwijl bij de Cao-onderhandelingen voor de varende leden ook sterk op verbetering van deze rechten wordt aangedrongen. Bij de Cao-onderhandelingen met de Nedlloyd Lijnen stond steeds de inschaling van de commandotoelage in de pensioengrondslag hoog op de lijst van de arbeidsvoorwaarden. Ten dele heeft dit thans plaats gevonden door de inschaling in de gage, terwijl daarnaast nu een afzonderlijk aanvullend pensioen van kracht is geworden over de perioden dat commandotoelage is uitbetaald.

Op initiatief van de vereniging werd bereikt dat de opslagpremies (AAA-premies) door de betrokken pensioenfondsen worden overgenomen. In maart 1990 werd een bijeenkomst georganiseerd waarbij het BPFK een uitgebreide informatie gaf over het pensioenstelsel. In samenwerking met de FWZ is per 1 januari 1992 een deelnemersraad bij het BPFK ingesteld, waarin de kapiteins R.A. Corten, Mr K. Pals en G. Koedijk zitting hebben.

### **Stichting Ouderkerkfonds**

Op initiatief en met een financiële bijdrage van kapitein H. Ouderkerk (Ex-Rotterdamse Lloyd) is op 27 juni 1985 dit fonds opgericht ten bate van verdere studie van leerlingen en oud-leerlingen van de Kweekschool te Amsterdam.

Het bestuur bestaat uit 3 leden waarvan één uit de Vereniging van Oud-Leerlingen Kweekschool, één uit het bestuur van de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam en één uit het bestuur van onze vereniging, met name onze voorzitter.

### **Verdere sociale activiteiten**

Op 28 april 1983 werden de lustrumvieringen van de vereniging (40 jaar) en die van de Vereniging van Kapiteinsvrouwen (15 jaar) gezamenlijk te Utrecht gevierd.

Het 9<sup>de</sup> lustrum werd op 22 april 1988 met een receptie in het congrescentrum “Engels” te Rotterdam gevierd. Bij deze gelegenheid werd het boekwerkje “Odyssee van een Koopvaardijkapitein”, waarin kapitein T. de Graaf zijn herinneringen tijdens de Tweede Wereldoorlog neerschreef, aan alle leden aangeboden.

De tragische ramp met het m.s. “Maassluis” op 17 februari 1989 op de rede van Skikda, heeft een diepe indruk op onze vereniging gemaakt. De herdenkingen van de slachtoffers welke in diverse plaatsen in Nederland werden gehouden, werden door een groot aantal leden bijgewoond. Jaarlijks wordt op 4 mei de Nationale Koopvaardij Herdenking voor de gevallen in de Tweede Wereldoorlog te Rotterdam en Den Helder bijgewoond. De kranslegging bij het monument “De Boeg” in Rotterdam vindt gezamenlijk plaats met een bestuurslid van de Vereniging van Kapiteinsvrouwen. Teneinde de deelnemers uit de verschillende regio’s tegemoet te komen, worden de laatste jaren de nieuwjaarsreceptie en -lunch afwisselend gehouden in Rotterdam of Zwolle

### Personalia

Gedurende het tijdvak waarover in dit stukje geschiedenis van de vereniging is geschreven, zijn vele leden overleden. Hun toewijding en loyaliteit zal voor vele collega’s een blijvende herinnering zijn.

Hierbij gaan de gedachten uit naar enkele oud-leden van het dagelijks bestuur:

Kapitein J.A. van den Broek Humphrey (overleden 1 april 1987) oud-2<sup>de</sup> secretaris/penningmeester.

Van zijn hand kwam in 1956 het rapport “Een varende kapitein geeft zijn opinie over de opleiding tot stuurman ter koopvaardij” waarin hij van mening was, dat in Nederland plaats was voor twee maritieme opleidingsinstituten!

Kapitein M. Zuilhof (overleden 16 juni 1986), oud-vicevoorzitter. Loopbaan bij Shell Tankers gevolgd, gedetacheerd in 1960 bij de bouw van één van de toenmalige supertankers. Na zijn pensioen werd hij hoofd van de Liberian Marine Inspection, division II.

Kapitein F.P.A. Jamin (overleden 28 december 1990), oud-secretaris.

Verrichtte veel voorbereidingswerk voor de oprichting van de I.F.S.M.A. Herschreef en verbeterde het boekje “Het Ontwijken van Tropische Orkanen”, waarna hij de Engelse uitgave daarvan verzorgde.

Kapitein H.J. Korver (overleden 8 juli 1991) oud-voorzitter en erelid van onze vereniging, bekend om zijn schrijverstalent; meerdere boeken verschenen van zijn hand. Veel heeft hij bijgedragen aan de oprichting van de Vereniging van Kapiteinsvrouwen. Het erelidmaatschap werd toegekend aan de kapiteins W.F.J. Mörzer Bruyns, C. Bruin, G. Koedijk en H.J. Brandenburg.

In dezelfde periode werden koninklijke onderscheidingen toegekend aan een aantal varende en niet-varende leden.

Wegens bijzondere verdiensten werd door het Koninklijk Meteorologisch Instituut medailles uitgereikt aan diverse varende kapiteins.

In het comité “Draaginsigne gewonden ‘40 – ‘45” vertegenwoordigt onze voorzitter de zeevarenden uit de Tweede Wereldoorlog.

Op 23 oktober 1991 ontving kapitein H. Boorsma het “Draagsigne Gewonden”. Dit insigne is in 1990 ingesteld om respect en dank te betuigen aan (ex)-militairen en vaarplichtige zeelieden, die gewond zijn geraakt tijdens hun plichtsvulling onder oorlogsomstandigheden.

## DE KAPITEIN IN DE JAREN NEGENTIG

Terwijl in de oorlogsjaren ‘40-‘45 een generatie zeevarenden de bezetters van Nederland en het voormalig Nederlands-Indië bevocht, begon een aantal aspirant zeevarenden op diverse zeevaart- en machinistenscholen in het bezette gebied aan hun opleiding voor de respectievelijk nautische en technische functies.

Voornamelijk deze naoorlogse generatie maakte alle veranderingen mee die in de scheepvaart in alle rangen plaats vinden, wat een groot persoonlijk aanpassingsvermogen aan boord met zich meebrengt. De evolutie van de maatschappelijke normen en verhoudingen deden hun invloed gelden op de afnemende niet gehonoreerde loyaliteit tegenover de reder en de tradities in de levens- en werkgemeenschap aan boord. Het commando over, in casu het managen van een varend schip is een taak die met geen ander niet zeevarende betrekking kan worden vergeleken.

In de hedendaagse transportwereld van het massavervoer over de weg, op de rails en in de lucht, is het schip op het water de zwaarste investering met de grootste ladingcapaciteit en het meest kwetsbaar voor de elementen op zee en sinds de laatste tijd ook voor de piraterij. Het operationele transportgebied beslaat een oppervlakte van meer dan 70% van de aarde.

Het is een 24-uurbedrijf, tot een minimum bemand met de meest uiteenlopende nationaliteiten, waarvan de inzet en kennis wel eens discutabel is.

De verantwoordelijkheid voor het schip waarin een enorm kapitaal is geïnvesteerd ligt, zoals algemeen bekend is, bij de kapitein. Zijn functie, verantwoordelijkheid en bevoegdheden zijn vastgelegd in de vele nationale en internationale wetten. Naast het schepenbesluit en de vele andere door de overheid en maatschappij opgestelde voorschriften met betrekking tot een veilige, economische, efficiënte en milieuvriendelijke bedrijfsvoering aan boord wordt de kapitein ook geacht in alle havens de plaatselijke en internationale voorschriften van vele instanties met betrekking tot het schip en de opvarenden te kennen en voor de uitvoering daarvan verantwoordelijk gesteld. Bij een mogelijke functie-evaluatie kan dit best ook meegenomen worden. Wetten en regels maken is gemakkelijker dan die uit te voeren, waarbij geen rekening wordt gehouden onder welke omstandigheden dit moet gebeuren. De kapitein is nog steeds de vertegenwoordiger van de reder en hij voert nog immer het schip, ook met de veranderende organisatiestructuur aan boord van de schepen.

De omgangsvormen in de relatie kapitein/officieren/bemanningsleden zijn sterk veranderd en afhankelijk van ieders karakter en instelling. Tact en begrip voor elkaar heeft een positieve uitwerking op de bedrijfsvoering aan boord. De manier waarop de kapitein gezag (art. 341 W.v.K.) uitoefent is van groot belang voor de sfeer aan boord. Voor goede menselijke verhoudingen wordt gezag als noodzakelijk erkend.





*Hedendaagse vrachtschepen zien er wel even anders uit dan die van voor de oorlog. Het aantal soorten is al enorm: Ro-Ro-; Lift on-Lift off; containerschepen; enzovoorts.*

*Deze "Nedlloyd America" is zeer bijzonder, gespeend van luikhoofden, de derde van het nieuwe UCC-type (Ultimate Container Carrier). Zij hebben afmetingen van 266 x 32,24 x 23,25 meter en zijn groot 48.508 brt.; 19.254 nrt. Met een draagvermogen van 46.900 ton.*

In de naoorlogse periode zien wij een groot aantal functies aan boord vervallen, zowel bij de lagere rangen als bij de officieren. Al deze functies hebben min of meer bijgedragen aan de toen geldende normen van bedrijfsvoering en veiligheid.

De communicatie apparatuur aan boord en aan de wal werd zodanig geperfectioneerd dat de radi<sup>o</sup>-officier binnen afzienbare tijd niet meer op de monsterrol zal voorkomen. Zijn werk met de bijbehorende administratie en het onderhoud van de communicatie- en navigatieapparatuur zal in het begin node gemist worden. Een gedeelte van deze taak is naar de kapitein overgegaan. De bediening en controle van de machinekamerinstallatie is geconcentreerd op de brug. Het is voor te stellen wat dit betekent voor de werktuigkundigen die hiermee een deel van hun taak zien overgenomen. Hetzelfde geldt voor de eerste stuurman van een vrachtschip, die vroeger zelf het schip belaadde en de gangen bestelde. Door de containerisatie wordt de

belading nu geheel door de wal uitgevoerd. Voor de kapitein is de vrijheid van navigatie voor bepaalde gedeelten in nationale en internationale wateren beperkt geworden en door het verkeersbegeleidingssysteem overgenomen, de kapitein blijft echter verantwoordelijk.

De bruginrichting met de modernste informatiesystemen hebben het wachtlopen vergemakkelijkt. Door alleen op deze apparatuur te vertrouwen wordt de indruk gewekt dat wachtlopen op zee wat simpeler wordt voorgesteld. Toch is zoals de marine-uitdrukking het zegt: "Eyeball, mark one!".

Navigeren in politiek instabiele of met oorlog bedreigde gebieden, brengt een extra taakverzwarende met zich mede. Overal kunnen zich situaties voordoen waarbij men gedwongen wordt een snelle beslissing te nemen om een aanvaring of stranding te voorkomen, ook wanneer onder loods aanwijzingen gevaren wordt. "Near miss" situaties zijn geen uitzondering in de scheepvaart. In de reisrapporten of scheepsjournalen worden deze voorvallen nauwelijks genoteerd.



*OP de brug van de "Nedlloyd America" ziet men dat stuurhuis en kaartenkamer zijn samengevloeid en waarin alle mogelijke apparatuur, inclusief alle communicatieapparatuur is ondergebracht. Zoals op alle moderne schepen is ook de controleapparatuur voor de machinekamer hier aanwezig.*

De verhouding tussen de kapitein en zijn directie is door het gebruik van de onpersoonlijke communicatiemiddelen in een ander licht komen te staan. In tegenstelling tot de vroegere jaren is er nu bijna geen grote rederij meer waar een ervaren gezagvoerder een passende functie op kantoor heeft, alwaar zijn collega aan boord zijn verhaal aan kwijt kan. In de praktijk zijn er ook ex-gezagvoerders en ex-koopvaardijofficieren, die het tot een toppositie in het bedrijfsleven en overheid hebben gebracht.

Veranderingen zullen blijven doorgaan en de nieuwe opleidingen hebben reeds de Maritiem Officier voortgebracht. Tot op heden is deze functie of meer nautisch of meer technisch georiënteerd, doch het spreekt vanzelf dat in de toekomst de gezagvoerder met een maritieme officiersopleiding zowel nautisch als technisch gelijkwaardig onderlegd zal zijn. Het is mogelijk dat de functie een andere naam krijgt bijvoorbeeld “scheepsmanager”. Hoe dan ook, één persoon zal de leiding behouden ook in de toekomst. Historisch gezien zijn, sinds de mensheid zich op het water ging verplaatsen, de factoren navigatie en veiligheid de ingrediënten waaruit de functie van kapitein is ontstaan. Door de ontwikkeling van de scheepvaart van uitgeholde boomstam, zeilschip naar containervaart, werden kennis en ervaring steeds belangrijker.

De integratie zal dan zover zijn ingevoerd dat de scheiding tussen de nautische en technische afdelingen geschiedenis is geworden.

Met het managementteam aan boord zal die persoon het schip varen en hij zal de reder vertegenwoordigen. Eén persoon zal altijd in de eerste plaats verantwoordelijk worden gehouden of aangesproken worden. De hoogste functie aan boord zal het zwaarst worden gewogen.

Voor de eeuwwisseling zullen vele Marofs de functie van kapitein aan boord bekleden en moge deze nieuwe generatie net zo behouden varen en voldoening in de uitvoering van hun taak krijgen, zoals vele van onze collega's hebben mogen ervaren. De meest waardevolle basis voor elke organisatie zijn de mensen, zij vormen de grondslag van onze samenleving in een steeds ingewikkelder wereld. Hoe kleiner de gemeenschap aan boord wordt hoe meer we elkaars capaciteiten en instelling nodig zullen hebben, van de laagste functie tot die van de kapitein.

### **Naschrift**

Met dank aan bijdragen en suggesties van collega's is getracht de periode 1980 – 1992 zo volledig mogelijk te schetsen.

# EPILOOG

G. KOEDIJK

In het voorgaande werd de beknopte geschiedenis van een halve eeuw Kapiteinsvereniging geschreven. Bij het gedenken van vijftig jaar Kapiteinsvereniging lijkt het zinvol nog eens terug te blikken naar alles wat in die vijftig jaar over ons heen kwam.

Wij hebben vooral getracht de redenen van de oprichting nader uit te diepen en zo mogelijk te analyseren. Daartoe zijn wij op zoek geweest naar alles dat de oprichters in 1943 moet hebben bezielde. De oprichters zijn niet overhaast te werk gegaan. Zij hebben grondig nagedacht over hun intenties. Het betekende immers ook voor hen een zich losmaken van gevestigde organisaties en het inslaan van nieuwe wegen voor de koopvaardijkapiteins, die tot aan dat oorlogsjaar 1943 lid waren van de Vereniging van Gezagvoerders en Officieren ter Koopvaardij of zelfs helemaal niet georganiseerd waren. U heeft van de weerstanden kunnen lezen.

In de lange en moeilijke vijf oorlogsjaren werd hen voor alles duidelijk dat de kapiteins, waar ook ter wereld, vele gemeenschappelijke problemen kenden. De band met de rederijen was of niet meer aanwezig of nog slechts een formaliteit. Het functioneren van de kapiteins stond in de eerste plaats in het teken van de oorlogvoering tegen Hitler-Duitsland en Japan. Rederij-reglementen werden tot dode letter verklaard en overleven met schip en bemanning was de eerste vereiste, waar alles aan werd opgeofferd. De crisisjaren van 1929 tot 1937 hadden diepe sporen nagelaten en hun persoonlijke jarenlange inzet op zee tijdens de Tweede Wereldoorlog onder meest barre omstandigheden hebben de oprichting van een kapiteinsvereniging versneld.

Er kon niet worden gewacht tot na de oorlog, zoals de toenmalige Minister van Handel en Scheepvaart paternalistisch voorstelde. De tijd was rijp!

Men begreep toen al terecht dat vele zaken na de oorlog anders zouden moeten worden geregeld. Een positief effect van de oorlog was dat de kapiteins op vele plaatsen in de wereld 'over de heg konden kijken' en in de gelegenheid waren contacten te leggen met andere nationaliteiten en daardoor een prognose konden maken van hun positie als gezagvoerder na de oorlog.

Gelukkig was het destijds niet alleen omzien in wrok maar ook het kijken in het verschiep dat hen bezighield. Het was in de Tweede Wereldoorlog al duidelijk dat na de oorlog een nieuwe efficiënte vloot zou moeten worden opgebouwd.

Het kolonisatie-tijdperk liep ten einde en overal in de wereld gingen stemmen op voor zelfbeschikking van deze gebieden. We hielpen hen zelfs eigen vloten op te bouwen.

Dat

moest effect hebben voor de positie van de Nederlandse Koopvaardij. Internationaal zou de vloot worden aangetast en de dagen van de 'vrachtvaarders van Europa' leken geteld. De kreet vernieuwing van de gevestigde orde was aan de orde van de dag. Niemand heeft kunnen voorzien hoe deze 'vernieuwing' in Nederland vorm zou krijgen.

De Kapiteinsvereniging heeft het in die vijftig jaar niet gemakkelijk gehad. Er was veel weerstand in de bestaande, gevestigde, voor de oorlog reeds politiekgekleurde vakorganisaties.

Het streven was om ook de kapitein in te lijven als "gewone werknemer" en zijn bijzondere, op wettige basis gestoelde positie aan te vechten.

"De Kapitein voert het schip" was een bekende zinsnede uit het Wetboek van Koophandel die duidelijk bij velen aan boord en vooral aan de wal weerstanden opriep. In die vijftig jaar, die sedert de oprichting van de Kapiteinsvereniging zijn verlopen, hebben wij kunnen zien hoe het 'voeren van het schip' zacht gezegd, door ontspoorde inspraak nog slechts historische betekenis heeft gekregen.

Het meepraten, meedenken en meebeslissen, aan de wal zo populair geworden na de oorlog, heeft ook aan boord ingang gevonden, zij het dan in huishoudelijke zaken.

Enkele generaties kapiteins hebben sedert de oorlog meer veranderingen gezien:

de samenstelling van de vloot werd sedert het eind van de zestiger jaren grondig gewijzigd. Er kwamen tientallen fusies tot stand. Vele koppen zijn daarbij gerold. Doel van de fusies was economisch te kunnen overleven in een groter verband. Toch legden vele rederijen het loodje of verloren op andere wijze hun identiteit. Oude gevestigde rederijen, soms aan de vooravond van hun eeuwfeest, werden overgenomen of geliquideerd ver beneden de eigenlijke waarde.

U heeft in dit gedenkboekje kunnen lezen hoe de reders soms krampachtig hebben geprobeerd hun bestaan te rekken door het nemen van ingrijpende maatregelen. Jarenlang werd de fabel verspreid dat de gages van de opvarenden te hoog waren. De zittende politieke partijen stemden toe in wettelijke maatregelen om buitenlanders op de vloot te plaatsen. Niet zo goed geschoold maar de voortgang van de technologie hielp een handje mee om de zaak toch te laten lopen.

Er werd niet meer gesplitst aan boord, het onderhoud werd gemechaniseerd of elektronisch bewaakt. De uitkijk verdween, men kon immers alles op radar zien! De schepen werden duurder en groter en de brugbezetting daalde. Het ging in stappen en de kapiteins draaiden mee in de gewijzigde omstandigheden.

De bemanningen werden gereduceerd. Van vijftig man op een middelgroot vrachtschip in 1945 tot twaalf man op een 40.000 tonner in 1990. Het uitvlaggen van schepen vond op grote schaal plaats met medewerking van de opeenvolgende regeringen.

Bijna geen enkele politieke partij had in haar partijprogramma staan dat de Nederlandse koopvaardijvloot moest blijven bestaan. Nederland een maritieme natie!

Het werd een uitdrukking zonder feitelijke inhoud, die alleen nog opgeld deed op vlootdagen.

De vloot is in 1993 gedecimeerd. Kleine hoogwaardige officieren-aantallen bemannen nu technologisch geavanceerde schepen, bijgestaan door een paar buitenlandse multifunctionele gezellen. De kapitein is getransformeerd tot een ship's general manager op een hightech-transport-unit. Sommigen zeggen zelfs dat deze goede man geen nautische achtergrond meer nodig heeft.

Het lijkt allemaal een beetje op het trieste verhaal uit de "Ballade van den Boer" van Werumeus Buning. Moge de droom van een kapitein in het jaar 2000 gelijkelijk eindigen, zoals in deze variant:

Een stem sprak tot aarde, hemel en zee

En de kapitein heeft het gehoord:

"Omwille van de kapitein die vaart

Besta de vloot toch voor

## NEDERLANDSE ONDERSCHIEDINGEN VERLEEND AAN KAPITEINS

De enorme betrokkenheid van de Nederlandse koopvaardij bij de strijd ter zee in de Tweede Wereldoorlog blijkt wel uit de grote aantallen onderscheidingen welke verleend werden aan kapiteins. Zo ontvingen vijf kapiteins de

### **Militaire Willemsorde 4<sup>e</sup> Klasse**

W. M. Herkemij	kapitein s.s. " Iris"
H. W. Hetteema	kapitein s.s. "Marnix van St. Aldegonde"
W. Horstman (postuum)	kapitein s.s. "Ondina"
C. V. Posthumus	kapitein s.s. "Omlandia"
A. Romijn	kapitein s.s. "Aagtekerk"

Een tweetal kapiteins werden benoemd tot

### **Officier in de Orde van Oranje Nassau**

G. J. Barendse	kapitein s.s. "Nieuw" Amsterdam"
D. Ryberg	kapitein m.s. "Rydboholm"

Daarnaast werden de volgende onderscheidingen verleend aan kapiteins:

Het "Bronzen Kruis"	aan 34 kapiteins
Het "Bronzen Kruis met eervolle vermelding"	aan 13 kapiteins
Het "Kruis van verdienste met eervolle vermelding"	aan 83 kapiteins
Het Kruis van verdienste met eervolle vermelding"	aan 3 kapiteins
Het "Kruis van verdienste met gesp"	aan 11 kapiteins

Het totaal aan verleende onderscheidingen aan gezagvoerders bedraagt dus 151 stuks.

## Bestuursleden

### Voorzitters

1943-1944	J. Riedel	1962-1968	P.A. de Grootte
1944-	A. Meinsma <sup>1)</sup>	1968-1972	H.J. Korver
1944-1945	J.J.A. Oepkes	1971-1972	W.F. Mörzer Bruyns <sup>2)</sup>
1945-1956	J. Riedel	1973-1985	C. Bruin
1956-1962	P.A. Vergroesen	1985-nu	J. de Jager

<sup>1)</sup>tijdelijke voorzitter

<sup>2)</sup>waarnemend voorzitter

### Vicevoorzitters

1943-1961	A. Meinsma	1973-1976	W.F.J. Mörzer Bruyns
1961-1962	P.A. de Grootte	1974-1976	J. Kramer
1962-1968	H.J. Korver	1976-1987	M. Zuilhof
1962-1968	H.J. Brandenburg	1988-nu	H.B. Boer

### Secretarissen

1943-1952	A.J. ten Tije <sup>1)</sup>	1984-1990	D.C.M. van der Kroft
1952-1966	H. Ellens	1985-nu	P. Cammel
1966-1968	J.A. van den Broek Humphrey <sup>1)</sup>	1990-1991	J.B. Burger
1968-1970	J.H. van Klinkenberg	1991-nu	L. Lamers
1971-1973	F.P.A. Jamin	1991-nu	J. Meuldijk

<sup>1)</sup>tevens penningmeester

### Penningmeesters

1968-1971	F. Gaastra <sup>1)</sup>	1980-1985	B. van Os
1971-1973	H.D.A. Götz <sup>1)</sup>	1985-1986	H.L. van Dam
1973-1979	H. Boorsma	1986-nu	H.P.Ch. Fikenscher

<sup>1)</sup>tevens secretaris

### Plaatsvervangend secretaris + penningmeester

1966-1967	H. Ellens	1971-1972	J.H. van Klinkenberg
1968-1971	J.A. van den Broek Humphrey		

### Plaatsvervangend secretaris

1973-1976	J.H. van Klinkenberg	1977-1980	B. van Os
-----------	----------------------	-----------	-----------



Plaatsvervangend penningmeester

1993	J. Grilk	1975-1984	H. van Heukelem
1974	H.D.A. Götz		

Ere- voorzitter

1956-1968	J. Riedel
-----------	-----------

Ere-leden

1952-1988	B.Brouwer	1982-nu	W.F.J. Mörzer Bruyns
-1967	H.W.Hettema	1984-1991	H.J. Korver
1957-1959	J.J.A. Oepkes	1988-nu	C. Bruin
1960-1966	A. Meinsma	1989-nu	G. Koedijk
1962-1964	P.A. Vergroesen	1992-nu	H.J. Brandenburg
1966-1973	H. Ellens		

Rechtskundig adviseur

1943-	mr. W. Ariëns	1963-1968	mr. A. Boosman
1963	dr. W Hugenholtz	1971-1972	mr. Ch. L. Verhoeven

Vertegenwoordigers te AmsterdamTevens kantoorhouder

1946-	J. van der Meulen	1963-1968	C. Groen
-1962	B.A. Molenaar	1968-1973	F. Gaastra

Opm.: Het eigen kantoor te Amsterdam werd in 1973 opgeheven. Weliswaar bleef er een vertegenwoordiger te Amsterdam gehandhaafd, zoals we ook in andere plaatsen in Nederland en daarbuiten vertegenwoordigers hadden.

ORGANISATIES, STICHTINGEN, VERENIGINGEN OF  
WERK GROEPEN WAARIN DE VERENIGING IS  
VERTEGENWOORDIGD.

Nationale Werkgroep, C.M.P.I. (nationale commissie Marine Pollution —  
I.M.O.)  
Nationale Werkgroep (N.C.O.M.) - I.M.O.  
Nationale Werkgroep Navigatie - I.M.O.  
Nationale Werkgroep S.A.R. (Lifesaving, Search and Rescue) - I.M.O.  
Nationale Werkgroep S.T.W (Standards of Training and Watchkeeping)  
I.M.O.)  
Werkgroep Scheepvaartverkeer Noordzee  
Stichting Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij  
Deelnemersraad van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij  
Stichting "De Zee"  
Stichting "Schip en Werf de Zee"  
Stichting Ouderkerkfonds  
Koninklijke Nederlands Vereniging "Onze Vloot"  
Stichting Vestiging Nationaal Maritiem Simulatorcentrum  
Stichting Zeemanswelzijn Nederland  
Koninklijk College "Zeemanshoop"  
Bedrijfstakcommissie Zeevaart  
Nederlands Instituut voor Navigatie  
Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw  
Examencommissie Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen  
Stichting Algemeen Maritieme Voorlichting  
Vereniging van Overzeeloodsen  
Ondernemingsraden van de Nederlandse rederijen  
International Federation of Shipmasters' Associations (I.F.S.M.A.)  
Vereniging van Hoger Personeel (V.H.P.)  
Raad voor de Scheepvaart