



# Het roer om in 2009?

## Vaarbanen.nl



delta marine  
CREWING

Delta Marine Crewing. Voor vaart in je carrière

# Zit jij nog op de juiste golflengte?



Voor een koersverleggende toekomst

## www.walbanen.nl



**Goede  
vaart  
in het  
nieuwe  
jaar!**

**HEMPEL**

HEMPEL (THE NETHERLANDS) B.V. • Phone: +31 10-4454000

*Wij wensen alle lezers  
van het weekblad Schuttevaer  
fijne feestdagen.*

**STIEGLIS SHIPBROKERS B.V.**

Registered Sale and Purchase Brokers, Certified Appraisers of deepsea vessels

www.stieglis.com

**K**now that we wish you all a  
**B**rilliant Christmas and a  
**M**agnificent New Year



B.V. Kustvaartbedrijf Moerman

www.kvbmoerman.nl

SERV-ALL  International B.V.

**Maritiem uitzendbureau**  
Offshore, KHV en Bagger

*Wij wensen alle zeevarenden  
fijne feestdagen en een gezond 2009.*

Het Nieuwe Diep 34 CC - 1781 AD Den Helder  
Tel.: 0223-618800 - Fax: 0223-618317 - E-mail: info@serv-all.nl  
www.serv-all.nl



**DONKER FUEL BV ROTTERDAM**  
specialist in sheated fuellines and heatexchangers

Wishes you a very peaceful Christmas,  
a safe and prosperous 2009



## CARINS BV

Wij verzorgen uitstekende  
**zeecasco verzekeringen** (hull/machinery)  
periodes voor één jaar of langer, tegen de beste condities,  
scherpe premie, uitstekende security!

Uiteraard verzorgen wij ook graag Uw  
P&I en tijdverlies.  
Wij zijn ISO 9001:2000 gecertificeerd,  
goede 24-uurs service, Nederlandse experts.

**Wij wensen u een behouden vaart in 2009**

Bel of schrijf ons voor een offerte!  
Carins BV,  
Leonard Springerlaan 9, 9727 KB GRONINGEN  
tel.: +31(0)50-525.52.52 • fax: +31(0)50-526.34.14  
mail: info@carins.nl





John de Boer en zijn vrouw en kinderen hebben het prima naar hun zin in Suriname. 'We leven hier zonder luxe en toch hebben we een luxe leven.'

Je wilt visserman zijn en toch tijd hebben voor je gezin. John de Boer (39) kwam er achter dat de oplossing in Suriname ligt. Daar vist hij nu naar hartelust, verdient er met wisselend succes een boterham en heeft hij met zijn gezin kwaliteit van leven.

Tekst en foto's Marius Bremmer



Caribische vis voor de Nederlandse markt.(foto Marius Bremmer)

In de netten van zijn ex-ZK-48 Relinquenda uit 1946 zit nu barracuda, snapper en makreel. De vis gaat per luchtvracht naar Nederland. De Boer rekent hardop: 'Dan is die vis dus op de markt in Nederland tussen de twee en zes dagen vers...'

Even buiten de hoofdstad Paramaribo bevindt zich de Visserijhaven, aan de Surinamerivier. De Boer laat er zijn zaak graag zien, hij is er trots op. Vooraf aan de telefoon zijn de instructies duidelijk: 'Uiteindelijk kom je vanuit de stad na een kwartier rijden - als je de afslag bij de grote houtzagerij niet mist - vanzelf bij de slagboom van het haven terrein uit. Geef dan even een belletje, dan pik ik jullie daar wel op.'

De taxichauffeur kan het makkelijk vinden en draagt ons bij de slagboom over aan De Boer. Per Amerikaanse zescilinder pick-up ronken we naar de vissteiger. Daar liggen heel wat 'oude Hollandse meesters'. De lucht boven de kotters zindert onder de tropenzon.

Hollanders actief in wateren rond Paramaribo

## Luxe vissersbestaan in Suriname



De Boer op de vissteiger in Paramaribo, met op de achtergrond de beroemde Wijdenboschbrug.

### Bergafwaarts

'Johnny' de Boer (38) werd geboren in IJmuiden. Zijn vader, Sjoert de Boer, was er altijd visser in loondienst. De achternaam verraadt het al: opa Jan de Boer kwam van Urk. John doet zijn opleiding aan de School voor Zeevisvaart aan het Nautisch Technisch College Noorderhaaks in Den Helder. Hij haalt de aantekeningen Stuurman Werktuigkundige SW 5 en SW 4, maar ook de S4 waarmee hij bevoegd stuurman is op een grote hektrawler. 'Als jonge vent zat ik in Nederland in een markt die bergafwaarts ging. Wat wilde je? Alleen de grote schepen bleven, daar kon ik dan stuurman of schipper worden, maar dat zijn toch vaak familiebedrijven. En je bent dan vier tot vijf weken van huis om je gezin daarna misschien vier of vijf dagen te zien. Ik wilde het sociale leven voor laten gaan. Ik wilde mijn kinderen zien opgroeien.'

'Moonvis lijkt op schol, maar smaakt lekkerder'

De Relinquenda ligt nu drie jaar in Suriname. 'Ik moest de eerste keer terug vanwege een orkaan in de Golf van Biskaje. Door die mislukte overtocht heeft de schuit nog een jaar langer in Nederland gelegen dan ik wilde. De aankoop, verbouwing en de kosten van het overvaren hebben me bij elkaar tegen de 150.000 euro gekost. Ik zou er met een ijsmachine en generatoren en zo nog wel een ton aan kunnen verspijkeren, maar dat doe ik niet. Het ding is te krapjes. Ik kan aan boord mijn reet amper keren. Vroeger waren de mensen blijbaarder kleiner.'

### Oud spul

Ook vist De Boer met de ex-BRU-66, die daarvoor weer de WR-108 Stella Maris was. Het schip heet nu Blorisa, volgens goed gebruik samengesteld uit de namen van vrouw en kinderen. 'Die moet je puur als tweede boot zien, een middel ook om een tweede vergunning te krijgen.' Lachend: 'Je moet mijn boten van een afstandje bekijken, net als een mooi schilderij en een oud wijf. Het lijkt wel of ik hier in oud ijzer doe!'

Toch laat hij trots de krappe stuurhut zien, zijn domein. Aan de zijkant is net ruimte genoeg voor een matras, waar de Boer op slaapt als hij op zee is. Er suist een airco, anders is het er niet uit te houden. Hij heeft radar aan boord, een echolood, GPS, radio en een marifoon. Ook staat er een pc, die is aangesloten op zijn GPS. 'Dan kun je de positie van rotsen en stenen invoeren en de plekken waar je veel gevangen hebt. Ik trek dan lijnen en maak zo mijn eigen visprogramma.'

In de Relinquenda zit nog steeds de eerste motor, een Lister Blackstone ER5 van 280 pk. 'Het komt weinig voor bij zulke oude schepen dat de oorspronkelijke motor er nog in zit. In mijn tweede schip zit een Caterpillar uit 1998. Deze kotters zijn redelijk goedkoop in aanschaf, maar aan mijn tweede schip heb ik in één jaar maar liefst voor 70.000 dollar reparatiekosten gehad. Het is oud spul dat met saneringspremies is opgeruimd. Bij mijn old timers gold destijds dat je er niet meer mee in de EU mocht vissen, zo zijn ze

aan de sloop ontkomen. Tegenwoordig krijg je alleen maar saneringspremies als het schip direct wordt gesloopt: het mag gewoon nergens ter wereld meer varen. Die moderne kotters van anderhalf miljoen euro brengen misschien nog een ton op aan ijzer. Maar ze zijn ook te groot voor hier.'

### NOS Journaal

Met zijn kleine koter is De Boer maximaal vijf dagen op zee. Hij schetst zijn doorsnee week. 'Maandag overdag doe ik wat kleine reparaties, ik regel het ijs, neem water in, tank de diesel en sla voeding in. Ik ben dan normaal gesproken voor het warme eten thuis. 's Avonds kijk ik met het vrouwtje om acht uur naar het NOS Journaal via satellietzender BVN. Laat in de avond vaar ik dan de rivier uit richting zee. Ik vaar met drie matrozen en een matroos- machinist. Allemaal Nederlandstalige Surinamers. Ik ben er dan vrijdagmiddag of uiterlijk vrijdagavond weer. Vrijdagavond kan ik dan met Isabella uit eten gaan, of ik ga met vrienden naar de kroeg. Op zaterdagochtend zorg ik dat de vangst wordt verwerkt en zie ik er op toe dat de luchtvracht gereed komt. Ik betaal het personeel en ben dan vrij. Op zondag werk ik niet.'

Privé heeft de familie De Boer het uitstekend naar de zin in Suriname. 'We wonen in een prettig huis in een rustige buurt, gewoon tussen de Surinamers. Mijn kinderen van acht en zeven zijn hier geboren, ik meen zelfs hier verwerkt. Ze zitten hier op een particuliere school en krijgen gewoon les in het Nederlands. Daar heerst, net als in het openbaar onderwijs, een strak bevind en een wat ouderwetse aanpak, waarmee ik overigens niets ten nadele van de school wil zeggen. Mochten we weer terug moeten naar Nederland, dan zijn de kinderen wat onderwijs betreft gewoon bij. Ook Isabella heeft het hier erg

naar haar zin. Ze is mijn regelneefje als ik op zee zit, ze bestelt dingen en doet ook de administratie. In Nederland is het leven voor haar veel harder en ben je veel tijd kwijt met niets. Hier heeft ze lekker de tijd om naar de sportschool te gaan, naar de zwembad, naar tennis. We leven hier zonder luxe en toch hebben we een luxe leven.

'Isabella heeft het hier erg naar haar zin'

'Ons wereldje is klein, maar wie elkaar hier kent staat altijd voor de ander klaar. We leven hier meer bij de dag, we plannen een lekker gezinstripje gewoon een dag van tevoren, we regelen wat en we klooiën maar wat aan.'

### Visvariatie

'Er zit voor de kust van Suriname genoeg vis, volop zelfs. Toch kun je hier ook niet maar lukraak gaan vissen. De vis trekt hier tijdens de seizoenen nogal heen en weer, daar is niet echt een verklaring voor. De laatste weken is het weer van slag en is de vis ver te zoeken. Ik merk dat ik de laatste jaren minder snapper vang, maar makreel en barracuda zit er nog genoeg.'

De Boer wil nog niet spreken van een bedreiging van de visstand, maar merkt wel dat er in Surinaamse wateren wel steeds meer vissers bijkomen, de afgelopen tien jaar zeker vijftien schepen. 'Maar als je het vergelijkt met Holland is de vloot toch erg klein. Er zijn ook veel Chinese vissers actief.

'Sinds kort heb ik een VMS-systeem aan boord, een Vessel Monitoring System.' Hij wijst op een wit kastje met een knipperend groen lampje. 'Zo houdt de overheid er zicht op dat we niet in verboden gebied varen. We mogen pas op vijftien mijl uit de kust vissen, ten gunste van de lokale vissers en ter bescherming van de visstand. Tot honderd zeemijl uit de kust is de economische zone van Suriname.'

Hoewel het de laatste weken zwaar tegenvalt, vangt De Boer wekelijks gemiddeld zes tot zeven ton vis. Hij vaart dan vier dagen en vist alleen overdag. 'De nacht is voor het ongedierte', lacht hij. Hij somt op wat zoals in zijn netten belandt: 'Ik vang twee ton barracuda per week, een ton makreel, een ton snapper en verder lokaal bekende soorten zoals moonvis, wit-wittie, zeekoebie, kandratiki, riemvis, kabio en krevalli. We hebben naast de red snapper ook wel de brown snapper en de zilversnapper, we verzinnen soms zelf de namen. De vis is hier niet heel vet, maar wel heel sterk. Allochtonen in Nederland willen dichte vis, liefst met ingewanden en al, dan lijken ze verser.'

Het grootste deel van de vangst wordt ingevroren voor de lokale markt of voor export naar landen in de regio zoals Jamaica en de VS. Dan blijft er wekelijks zo'n 2,5 ton 'vliegende vis' over, die gaat per luchtvracht naar Nederland. 'Vanavond nog vliegt de Surinaamse Luchtvaartmaatschappij (SLM) 1,5 ton voor mij naar Amsterdam.' De firma Tel uit IJmuiden - de grootste verhandelaar in exotische vis - neemt daar de vis af en zorgt voor de distributie in Nederland.

### Hoge rente

Hoer is de business in Suriname? 'Nou ja, de opbrengsten liggen lager. En Suriname is niet meer

zo goedkoop als het was, al vallen de loonkosten reuze mee. Per man per week betaal ik ongeveer honderd euro. Dat moet je zien als twee keer een modaal inkomen in Suriname. Verder sla ik elke week voor 200 dollar aan proviand in voor vier opvarenden. Dan koop ik wekelijks voor 450 dollar ijs en voor 2500 dollar gasolie. De olie is krankzinnig duur. En dan heb ik ook nog hoge kosten voor onderhoud en reparaties. Ik vaar met oud materieel en als ik onderdelen nodig heb dan moet ik die laten invliegen. Ik mag van geluk spreken dat ik een deel van mijn vangst in euro's verkoop.

'Makreel en barracuda zit hier genoeg'

'Wij werken, in vergelijking met de lokalen hier, redelijk hygiënisch. Toch zullen ook wij moeten vernieuwen en daar is geld voor nodig. In Nederland stap je dan gewoon naar de bank voor een lening tegen pakweg zes procent, hier ligt dat boven de tien. We zitten hier helaas met een ongezond investeringsklimaat. Kijk maar: er ligt hier toch alleen maar wat oude boel aan de steiger? Ik heb nog een klein stukje hypotheek lopen hier, daar ga je van op je rug, man!'

### Verwerking

De vangst wordt verwerkt bij Suweb, een semi-overheidsbedrijf. Daar betreft De Boer ook zijn ijs, olie en drinkwater. 'Jaren geleden was het hier nog echt een puinhoop. Nu komt het misschien nog wat rommelig over, maar onze verwerking is gecertificeerd naar Europese maatstaven, onder toezicht van het Surinaamse ministerie van Landbouw, Veeveelt en Visserij (LVV).'

De Boer wandelt met grote passen door de ruimtes waar de vis wordt gesorteerd en gereedgemaakt als luchtvracht. Daarvoor gaat de met ijs gekoelde vis in grote piepschuimen dozen. 'We hebben het geluk dat er nu meer concurrentie is op de lijn Paramaribo-Amsterdam. Behalve de KLM en de SLM vloog ook Martinair lange tijd op deze route. Dat heeft een gunstige werking gehad op de prijs. Ik reken nu 1,75 euro per kilo luchtvracht.' Hij pakt een moonvis uit een doos en vertoeteld de vis in zijn handen: 'Moet je kijken, deze vis lijkt op schol, maar smaakt lekkerder.'

'Als de Nederlanders nu maar eens wat wilden wennen aan andere vis. Vis is in Nederland veel populairder geworden door de vele veeziekten. Bovendien dringt steeds meer tot de mensen door dat vis gezond is. Nu moet de wat meer exotische vis nog een hogere marktwaarde krijgen en dan zijn wij in Suriname helemaal blij.'

### Collega's

De Boer is niet de enige Nederlandse visser en ziet ook steeds meer Surinamers met oude Nederlandse kotters het zeegeat kiezen. 'De Enkhuizer visser Roel Feenstra heeft twee grote en twee kleine schepen, de ex GO-36 en -37 en de ex UK-234 en de ex SCH-65. Ik heb eerst bij hem in loondienst gewerkt. Dan heb je hier ook de firma Holsu van de Friese vissers Gerben en Murk van der Veen uit Harlingen. Die zitten even verderop, op Domburg. Met drie schepen vissen zij op gamalen. Ze hebben een eigen visverwerking. En dan heb je nog de Enkhuizer visser Jan Kuiper en Piet van der Reep, verder zou ik het zo gauw even niet weten.'

Als de Boer klaar is met zijn controle bij de visverwerking, treft hij zijn bemanning buiten bij de truck. De mannen hebben het werk er weer op zitten en het is weekend. De Boer grijpt in zijn broekzak en haalt een grote zwarte portefeuille tevoorschijn. De mannen krijgen hun loon contact uitbetaald. Onderweg naar huis stopt hij nog even bij een snackbar voor een flesje beer. Thuis wacht vrouw en kinderen bij een pan Hollandse groentensoep. ●

*Wij wensen u prettige feestdagen  
en een behouden vaart in 2009!*



 **usg energy**

PROFESSIONALS IN ENERGY PERSONNEL

Handelskade 6  
1948 NA Beverwijk

Tel. +31(0)251 262400  
Fax +31(0)251-262409  
E info@usgenenergy.com

Wij wensen u  
Prettige Kerstdagen  
en een  
BEHOUDEN VAART IN 2009



SCHEEPSBOUW ■ REPARATIES ■ MACHINE FABRIEK ■ DROOGDOKKEN

MAASKANT SHIPYARDS STELLENDAM

Deltahaven 40  
3251 LC Stellingdam

Postbus 12  
3250 AA Stellingdam

telefoon 0187 49 14 77  
fax 0187 49 31 12

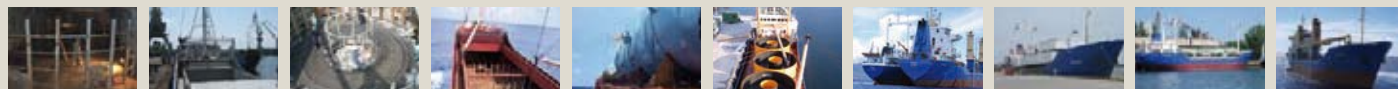
info@maaskant-shipyards.nl  
www.maaskant-shipyards.nl

Lid van de DAMEN SHIPYARDS GROUP



WIND  
WORLDWIDE SHIPPING

The team of WIND wishes you a merry Christmas  
and a prosperous New Year.



Address Oudegracht 164-168, 1811 CP Alkmaar Telephone +31 (0)72 519 32 50 Fax +31 (0)72 519 32 60  
E-mail operations@wind.nl Internet www.wind.nl



**Scheepvaart**

www.scheepvaartnet.nl

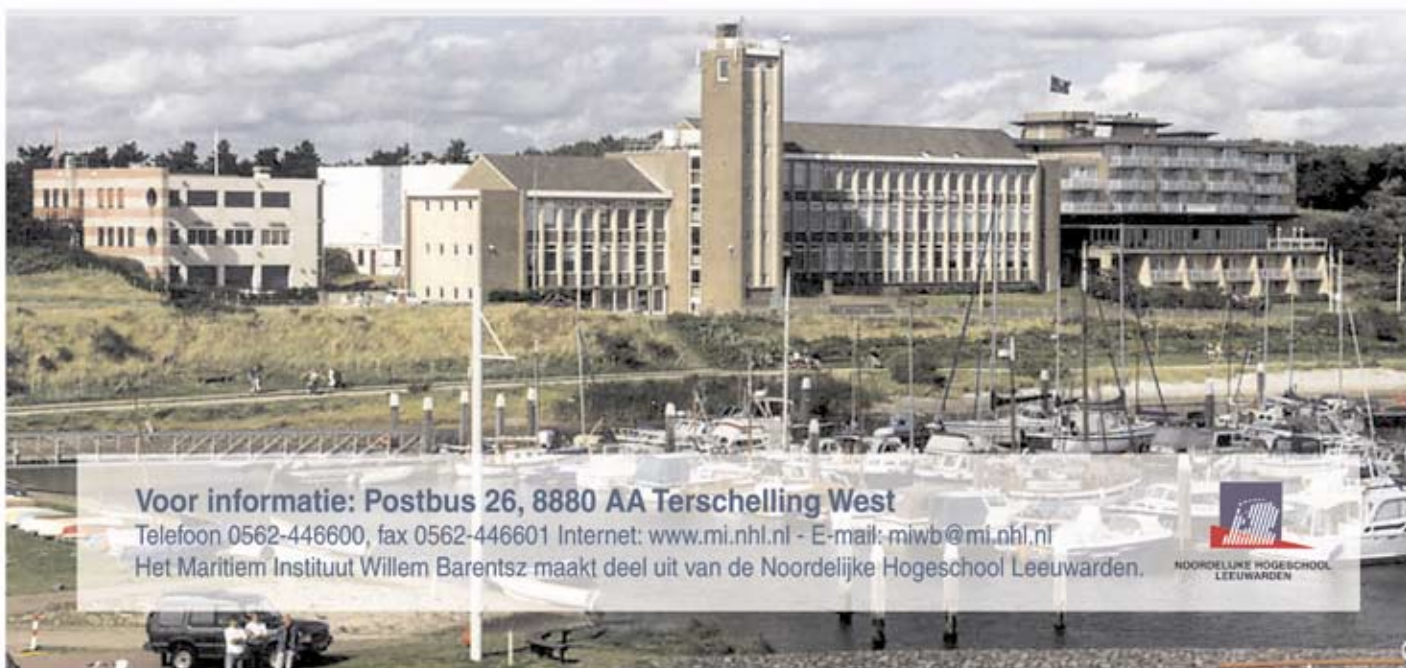
Stichting Scheepvaart • Postbus 9251 • 1006 AG Amsterdam

Directie en medewerkers van de Stichting Scheepvaart wensen u  
prettige feestdagen en een voorspoedig 2009

In de Stichting Scheepvaart participeren het Bedrijfspensioenfonds  
voor de Koopvaardij, de Sectorraad Koopvaardij, de Vereniging  
Zee-Risico 1967, de OWM Zee-Risico 1996, de OWM AZVZ, het  
Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart en Marbo.

MARITIEM INSTITUUT "WILLEM BARENTSZ"  
en de  
OUD-LEERLINGENVERENIGING

wensen u prettige feestdagen  
en een behouden vaart in 2009



Voor informatie: Postbus 26, 8880 AA Terschelling West  
Telefoon 0562-446600, fax 0562-446601 Internet: www.mi.nhl.nl - E-mail: miwb@mi.nhl.nl  
Het Maritiem Instituut Willem Barentsz maakt deel uit van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden.



JO TANKERS wenst  
alle zeevarenden  
en hun familieleden  
een prettige Kerst  
en een gezond 2009

Jo Tankers is een van de grootste en  
modernste chemicaliëntankerredereijen  
ter wereld, gespecialiseerd in het  
vervoer van hoogwaardige vloeibare  
producten als chemicaliën, zuren,  
eetbare oliën en alcoholen.

Meer informatie: www.jotankers.com



JO TANKERS

De juiste koers  
met Dick van der Kamp  
Shipsales



Dick van der Kamp Shipsales BV is al sinds 1988 actief  
in de aan- en verkoop van schepen en beschikt over  
meer dan 40 jaar expertise.

Onze kracht zit in de persoonlijke aanpak die wij bieden  
zoals de uitstekende contacten met koper en verkoper, banken,  
notarissen, classificatie bureaus en andere partijen. Het is deze  
werkwijze die ervoor zorgt dat scheepsoverdrachten snel en  
succesvol verlopen.

Wij bieden een totaalpakket, variërend van de marketing  
tot en met de commerciële afhandeling van de scheepsoverdracht.

Ons motto: betrouwbaar, toegewijd en onafhankelijk.

Wilt u ook overtuigd worden van onze kwaliteit?  
Neem contact met ons op en wij verzorgen graag een  
onafhankelijke survey of taxatie voor u.

Dick van der Kamp Shipsales BV  
Raadhuisstraat 33  
3214 AP Zuidland

T 0181 321754  
F 0181 322910  
M 06 53165261  
E shipsales@vanderkamp.com  
W www.vanderkamp.com

DICK VAN DER KAMP SHIPSALES B.V.

SALE AND PURCHASE OF SHIPS



Zeilmakerij sinds 1861

*Van der Sneppen BV*

Wenst u goede feestdagen en voor 2009 de wind in de zeilen!

Wij maken voor u op maat: Afdekzeilen  
Ankerlier hoezen  
Airco hoezen  
Sloepkleden  
Zonnedoeken

Ook hebben wij een grote voorraad dekzeilen voor de verhuur!  
Tevens verkopen wij lichtgewicht dekzeilen van 250gram/m<sup>2</sup>

Energijstraat 10, 4538 BZ TERNEUZEN, Haven 1725  
Tel: 0115-618840 Fax: 0115-631065  
E-mail: info@vandersneppen.nl  
Zie voor uitgebreide info: www.vandersneppen.nl



**MultiSure BV.**  
Verzekeringen/Insurances

Tosca 18 - 2926 PK Krimpen a/d IJssel  
Tel. 0180-552727 - Fax 0180-518970

**INTERNATIONAL CREW-INSURANCES**

OUR AIM IS IN OUR NAME

**WISHING YOU A MERRY CHRISTMAS  
AND  
A PROSPEROUS NEW YEAR!**

**MULTISURE BV.:**

ALMOST 30 YEARS OF EXPERIENCE SPECIALISING IN ALL TYPES OF TAILORED WORLDWIDE CREW INSURANCE SCHEMES (COLLECTIVE & INDIVIDUAL) AVAILABLE FOR SHIPPING COMPANIES, CREW - MANAGEMENT AND INDIVIDUAL SEAFARER'S COUNTRY OF ORIGIN.

- DISABLEMENT-SCHEMES (TEMPORARY AND PERMANENT)
- LIFE-COVER (ACCIDENT / NATURAL CAUSES)
- INTERNATIONAL RECOGNISED SAVINGS / RETIREMENT-SCHEMES

**AND FOR ALL COLLECTIVE AGREEMENTS: (ADDITIONAL)**

- REIMBURSEMENT OF WORLDWIDE MEDICAL TREATMENT
- REPATRIATION DUE TO ACCIDENT / ILLNESS
- LOSS OF PERSONAL BELONGINGS DUE TO NAVAL DISASTER
- REIMBURSEMENT OF REPLACEMENT-EXPENSES

**ASK FOR AN OBLIGATION FREE TAILORED MULTISURE OFFER**

WWW.MULTISURE.NL • EMAIL: INFO@MULTISURE.NL



**Kliniek Holystaete**  
Plastische chirurgie  
Cosmetische en  
Reconstructieve chirurgie



Schoonheid is voor altijd

*Wij wensen u ten allen tijde  
een behouden vaart*

ZBC Kliniek Holystaete  
Churchillsingel 480  
3137 XB Vlaardingen  
Telefoon: 010-4752811  
www.kliniekholystaete.nl  
Email: info@kliniekholystaete.nl



**Met Oud en Nieuw  
in New York?**

Ga varen bij het Deltion College in Zwolle!  
Kijk op [www.zeevaartopleidingen.nl](http://www.zeevaartopleidingen.nl) of bel 038-8503000  
voor meer info




**K.R.V.E. KONINKLIJKE ROEIERS  
VEREENIGING EENDRACHT**  
Member of Nederlandse Roottleden Vereniging & European Rowers' Association

K.R.V.E.  
Heijlplaatweg 7  
3089 JC Rotterdam  
telefoon 010 - 4296677  
telefax 010 - 4296407  
e-mail: krve@krve.nl  
website: www.krve.nl

**Merwelds Jachtbouw Rotterdam BV**  
Merwelds Jachtbouw Rotterdam BV  
Heijlplaatweg 9  
3089 JC Rotterdam  
telefoon 010 - 4877277  
telefax 010 - 4877278  
e-mail: info@merwelds.nl  
website: www.merwelds.nl

ISO 9001 en VCA gecertificeerde roeiers,  
al meer dan 113 jaar vast en zeker,  
draagt sinds 1895 zorg voor de nautische dienstverlening  
in de Rotterdamse haven.

**Merwelds Jachtbouw Rotterdam BV,  
voor jachtbouw en bedrijfsvaartuigen.**

**De K.R.V.E.  
en Merwelds Jachtbouw Rotterdam BV  
wenst iedereen prettige feestdagen.**

W&R Shipping B.V.  
Shipmanagement  
Sluisjesdijk 141 • 3087 AG Rotterdam  
Tel.: +31-(0)10 - 444 33 65 • Fax: +31-(0)10 - 444 33 42  
E-mail: info@wrshipping.nl • www.wrshipping.nl



**Merry Christmas and a Prosperous New Year!**

**LEMANS NEDERLAND B.V.**  
Lemans Bergen op Zoom b.v.  
Postbus 527  
NL-4600 AM BERGEN OP ZOOM  
Nederland

Tel. (+31) 0164 680097  
Fax. (+31) 0164 681971  
E-mail [lemans@lemans-nederland.eu](mailto:lemans@lemans-nederland.eu)  
URL <http://www.lemans-nederland.eu>

**Wij wensen U prettige feestdagen  
en  
een gelukkig en voor spoedig 2009**



**Atlas Eurosailor**  
Maritime professionals

**Best wishes from all of us**

[WWW.ATLASGROUP.NL](http://WWW.ATLASGROUP.NL)

Rotterdam: +31 (0)10 241 10 40  
Ukraine: +48 (0)777 41 63  
Latvia: +371 67 33 15 03  
Urk: +31 (0)527 20 02 50  
odessa@eurosailor.nl  
riga@eurosailor.nl  
atlaseurosailor@atlasgroup.nl

**Alle hens aan dek in 2009!**

Zilverzand is al jaren de specialist voor werk in de watersport en de jachtbouw. Wil jij in 2009 een nieuwe koers varen? Schrijf je dan in via [www.zilverzand.nl](http://www.zilverzand.nl)

**ZILVERZAND**  
personeelsdiensten  
voor watersport en jachtbouw

**Wij zoeken o.a.:**  
Scheepsmakelaar - Elektromonteur - Engineer - Verkoper binnendienst - Projectleider jachtbouw  
Constructeur - Havenmeester - Commercieel manager - Medewerker composiet - Tuiger  
Verkoper watersportwinkel - Zeilmaker - Cascobouwer - Werkvoorbereider - Chef werkplaats  
Jachtservice medewerker - Scheepstimmerman - Polyester bewerker - Schade expert - Dieselmonteur  
3D tekenaar - Verkoper buitendienst - Jachtschilder - Allround monteur - Bedrijfsleider

Zilverzand, professionals koppelen aan professionals!



Zilverzand personeelsdiensten  
Savannahweg 8  
3542 AW Utrecht  
T 030 283 17 60  
F 030 283 17 99  
M 065 431 5351  
E info@zilverzand.nl

Zilverzand wenst je de juiste koers voor 2009!

[www.zilverzand.nl](http://www.zilverzand.nl)



# Marin Ship Management

*Wishing all our crew, Customers and  
Business Relations A Merry Christmas  
and a bright and Happy New Year!*



Management Facilities Group 

Hogelandsterweg 14  
9936 BH Farnsum

T. +31 596 - 633 922  
F. +31 596 - 633 929

E. [msm@mfmarinedivision.nl](mailto:msm@mfmarinedivision.nl)  
I. [www.mfmarinedivision.nl](http://www.mfmarinedivision.nl)

De Raad voor de Scheepvaart in Amsterdam, de tuchtraad voor de zeescheepvaart, bestaat in 2009 honderd jaar. Geen mens die dacht dat het 'oude' tuchtcollege nog aan een eeuwfeest zou toekomen. Er staat al heel lang een tuchtcollege nieuwe stijl op stapel, maar eerst moet de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) klaar zijn om de onderzoeken naar ongevallen op zee over te nemen. Keer op keer werd de overgang uitgesteld.

tekst en foto's Lies Russel

## 'Geef uitkijk instructies'

Commandeur b.d. E. Bakker over 'een hoofzaak' die vaak bij de Raad voor de Scheepvaart ter sprake komt, namelijk wat is belangrijk op de brug. 'Het simpele uitkijk houden en voorbereiden van de wacht', zegt hij.

'Het is zo eenvoudig. Iemand die één minuut voor vier op de brug komt omdat hij om vier uur de wacht moet overnemen, dat kan niet. Maar het gebeurt. En je kunt best in je eentje de brug bemannen, maar dan moet je intussen niet even de administratie willen doen.

'En wat is nu vaak de rol van de uitkijk? Zorgen dat die ander op de brug 's nachts niet in slaap valt. Overdag mag je zonder uitkijk varen, mits je de autopilot bij hebt. Ik vind dat je een uitkijk best kunt inschakelen als een soort tweede officier van de wacht. Je moet hem voor vól aanzien en goed instrueren. Maak wel goede afspraken over wie wát doet, want uitkijken blijft de hoofzaak.'

Commandeur b.d. verlaat Raad voor de Scheepvaart

# Dikke pluim van Egon Bakker

ontgroenen en afknijpen. Toch kreeg ik al gauw weer een bieftukje te eten, want ik moest uitkomen als wedstrijdzeemner.

'Chef der Hydrografie was ik de laatste vijf jaar bij de marine. Daarvoor was ik commandant op de schepen. Ik heb ook de training van de fregatten gedaan als commandant van het fregatensquadron. Navigatie, brand- en calamiteitenbestrijding en het vechten van de schepen. Een fregat heeft zo'n 200 man aan boord, die moeten worden getraind. Dat duurde drie maanden. Daarna als afsluiting zeven weken trainen bij de Engelsen, bij Fost, de Flagofficer Seatraining. Dan was een schip operationeel. Dat betekende zeven weken calamiteiten bestrijden en vechten: schip in brand, schip kapot, veel gewonden, olieladen op zee, mist- en precisienavigatie enzovoorts. De werkelijkheid werd daarbij zo maximaal als kon en mocht nagebootst. Een oorlogsschip moet, als het erop aankomt, altijd kunnen doorgaan met vechten, brandbestrijden, varen en ultimo blijven drijven. Net als een koopvaardijship, dat moet ook zijn lading veilig vervoeren, doorvaren en blijven drijven.'

Commandeur Bakker is lid van de Marineraad geweest (wordt nu door de OVV gedaan) en hij zat tevens in de inmiddels opgeheven permanente Krijgsraad voor de Zeemacht. Hij kwam in 1992 bij de Raad voor de Scheepvaart als plaatsvervangend lid, toen nog als Chef der Hydrografie van de Koninklijke Marine. In 1995 werd hij benoemd tot gewoon lid. In 1996 verliet hij de marine.

## Allereerste zaak

Welke zaken en zittingen hebben in al die jaren op hem de meeste indruk gemaakt? 'Dat blijft de allereerste zaak waarmee ik te maken kreeg. Ik was nog Chef der Hydrografie toen ik door de raad werd gevraagd om als getuige-deskundige op te treden bij de behandeling van een aanvaring in de mist met dodelijk afloop tussen een Nederlands vissersschip en een Duitse veerboot op de Eems. Het achterschip van de visser is overvaren. De zoon van de schipper kwam daarbij om.'

'De schipper was door het Seeambt in Emden schuldig verklaard. Hij zou aan de foute kant van het vaarwater hebben gezeten. Hij voer op een elektronische kaart, nieuw in die tijd. Aan de hand van zijn gps-plotter kon ik verklaren dat het praktisch onmogelijk was dat hij aan zijn uitgezette trek had zitten sleutelen. Hij bleek netjes aan stuurboord te hebben gevaren, het was de veerboot die zijn kant was opgekomen.'

'De raad hield de zitting aan boord van het vissersschip, in Delfzijl, dat was ook al speciaal. Toen de schipper hoorde dat de raad hem niet schuldig achtte aan het ongeval en dus ook niet aan de dood van zijn eigen zoon, kwam er bij die man natuurlijk waanzinnig veel los. Ik heb gelooft ik nog nooit iemand zó opgelucht heb gezien. En het aardige was, dat na de zitting een vertegenwoordiger van het Seeambt zei: de raad heeft de zaak grondiger onderzocht dan wij, we kunnen niet anders dan het eens zijn met deze conclusie.'

## Mighty Servant

'De zaak met de Mighty Servant 2, die in 1999 bij Indonesië door een rotsput op de zeebodem ('pinnacle') werd opengereten en kapseisde, vijf doden, is me ook bijgebleven. Zo'n zaak helemaal uitzoeken is belangrijk. Wanneer er doden vallen, spreekt een zaak natuurlijk altijd extra aan, maar in feite is elke zaak die de raad behandelt belangrijk. Lering en aanbevelingen, daar draait het uiteindelijk om.'

'Als gewoon lid schrijf je voor de schriftelijke uitspraak van de raad met name de toedracht en de beschouwing. We krijgen veel gegevens aangeleverd door de SI, nu IVW, maar we doen soms ook zelf aanvullend vooronderzoek. Zo zijn we een dag meegegaan met de - toen inmiddels gerepareerde - Stena Discovery, waarvan de boeg was stukgeslagen door zware zeegang en waarbij door adequaat ingrijpen van de stuurman op de brug erger werd voorkomen. Na behandeling van deze zaak heeft de maatschap-

## 'Thuis uitgeprobeerd: een volle gasfles drijft niet'

pij de richtlijnen voor de kapiteins aangescherpt. Als getuige-deskundige op scheepsbouwgebied trad hierbij ir. Vossnack op. Later speelde hij ook een prominente rol in de zaak van het kapseizen van de Dongedijk.'

## Experiment in het bad

'Ik ga ook wel eens zelf aan de slag. Bijvoorbeeld in de zaak van het vissersschip Lummetje. Er was een explosie geweest in het voorruim. Een getuige verklaarde dat hij in het voorruim een gasfles had zien drijven. Ik kampeer. Dus thuis heb ik meteen het bad laten vollopen en daarin een nog gevulde gasfles gedaan: die zonk. Toen een lege gasfles: die bleef drijven. Dus voor mij was toen zeker dat die fles aan boord in elk geval leeg was cq onderweg was leeggelopen. Maar wat deed die fles daar? En waarom stond die fles in het ruim? Die was gebruikt in de vakantie, die op de koter was doorgebracht. De fles was vergeten. Onderweg, door trillen en stampen, was de afsluiter naar waarschijnlijk losgeraakt. 'Een andere zaak: op een baggerschip was een tros in de schroef geraakt, twee man ertussen, een veevend ongeluk. Het schip gaf ons de specificaties van de tros. Tros drijft op water, stond erin. Maar ergens werd ook het soortelijk gewicht van dat touw vermeld. Die tros kon echt niet drijven. Twee jaar later kwam de zaak ter zitting en vond ik op de website van de fabrikant dezelfde folder, alleen stond er niets meer in over het drijven op water. Dit speelde verder geen rol in de zaak, maar ik heb het in die uitspraak wel vermeld.'

## Rode vlekken

Wie Bakker ter zitting bezig ziet, merkt meteen dat hij een gedreven man is. Hij is goed voorbereid en stelt directe, vaak scherpe vragen. Sommige getuigen of betrokkenen krijgen er de rode vlekken van. 'Jij kunt mensen fileren, is me wel eens gezegd. Maar dat is natuurlijk niet het doel. Het doel is waarheidsvinding. Ik zeg ook wel eens tegen iemand aan de andere kant van de tafel: natuurlijk snap ik wel hoe dit en dat in elkaar steekt, maar ik wil het uit úw mond horen.

'Over waarheidsvinding gesproken. Je weet ook best of iemand de waarheid spreekt of plotseling van niets meer lijkt te weten. We hadden eens een getuigenzaak, het ging dus niet over de schuldvraag, waarbij ik wel het gevoel had dat niet alles klopte, maar er geen vinger achter kon krijgen. Later ben ik opgebeld door een van de getuigen, die het niet in overeenstemming kon brengen met zijn getuigen en geloof dat ter zitting niet de waarheid was gespro-



Commandeur b.d. Egon Bakker: 'Het werk van de Raad voor de Scheepvaart sorteert effect. In de jaren negentig hadden we in de visserij jaarlijks soms tien tot dertien doden. Afgezien van het feit dat er nu minder wordt gevist, is dat aantal kleiner geworden. (Foto Ellis Doeven)

ken. Hij wilde dit echter niet verklaren. Nu betrof het geen zaak van leven of dood en veranderde het ook niets aan de uiteindelijke uitspraak. Als dat wél zo was geweest, had de voorzitter de zaak kunnen heropenen op grond van nieuwe feiten.'

## 'We letten erop hoor'

Bakker heeft onlangs een boekje gepubliceerd met de aanbevelingen en leringen ten behoeve van de zeevaart en zeevisserij van 1996 tot en met 2006, in de serie Recht Zo. Sorteren die leringen en aanbevelingen nu ook echt effect? 'Vaak gaat er tijd overheen, maar het antwoord is: ja. In de jaren negentig hadden we in de visserij jaarlijks soms tien tot dertien doden. Afgezien van het feit dat er nu minder wordt gevist, is dat aantal kleiner geworden. Ik kom op beurzen

vaak mensen tegen die ik voor de raad heb gezien. Ik heb het gevoel dat ze attenter zijn geworden. Ze zeggen dan: meneer Bakker, we letten er nou op, hoor. Dan heeft ons onderzoek zin gehad. Het dragen van zwemvesten en helmen in de visserij is zo iets en

## 'Jij kunt mensen fileren, is me wel eens gezegd'

wordt door ons sterk aanbevolen. Het is een proces. Net zoals het in de gaten houden van mensen bij het werken met de lieren, waarbij degene die toezicht houdt, niet zelf moet meewerken.'

## Gevaren op de sterren

'Ik heb ook zelf een keer lering moeten trekken uit een voorval. Ik was jong officier op een onderzeeboot en liep toegevoegd de wacht. We waren terug van de Atlantische Oceaan en kwamen in de nacht door het Kanaal met windkracht 10 van achter. We hadden voor Bassarelle net koers veranderd toen het schip op de top van een golf kwam, met de neus eruit plus het achterschip. Je snapt wel wat er gebeurde. En je kunt niks meer. De toren stond onder water en er was ook water in het schip gekomen. Alle instrumenten waren uitgevallen. Ja, en welke kant moet je dan op als je geen kompas meer hebt. Toen heb ik voor het eerst op de sterren gevaard. De Poolster dwarsuit, dan ga je naar het westen, waren we vandaan kwamen en wat een veilige koers was. De les is: als men voor de zee uitvaart, moet je nooit even hard varen als de golven.'

## Petje af voor officieren

'En schrijf maar op als laatste boodschap: Bakker vindt de Nederlandse scheepvaart nog steeds een kwaliteitscheepvaart. Er zijn wel aandachtspunten als het uitvliegen en Nederlandse schepen die met complete buitenlandse crews varen. Ik heb bewondering voor de Nederlandse kapiteins en stuurlieden. Er gaat wel eens wat mis, want waar gehakt wordt vallen spaanders. Een doodenkele keer hebben we in mijn tijd iemand zijn vaarbevoegdheid zelfs voor zes maanden moeten ontnemen, dat was de zwaarste straf. Bijvoorbeeld bij een kapitein die drie grondingen op rij had veroorzaakt. Je naderd dan de kwalificatie van ongeschiktheid.

'Maar in het algemeen, petje af. Kapiteins weten precies waar ze mee bezig zijn, ook als ze regels overtreden. Het gaat daarbij mis als meerdere zaken tegelijk fout gaan, dan is er vaak geen redding meer aan.'

Een unieke opname van de bijna jubilerende Raad voor de Scheepvaart in actie tijdens een zitting. De in Jugendstil uitgevoerde raadszaal bevindt zich in de Beurs van Berlage in Amsterdam. Op de voorgrond de stoelen van de publieke tribune. Achter de tafel zit het tuchtcollege met in het midden voorzitter mr. U.W. baron Bentinck. Hij leest hier de lering en aanbevelingen voor in de zaak van de Fairpartner. Rechts van de 'groene tafel' (die niet groen is) zit de secretaris en links de Inspecteur voor de Scheepvaart. Helemaal links de perstafel, compleet met inktstel. Ook het tuchtcollege nieuwe stijl zal deze raadszaal gebruiken. (Foto Ellis Doeven)



# Maritime Hotel Rotterdam\*\*\*

- 3 sterrenhotel op een 5 sterrenlocatie
- Gezellige bar/lounge - Nautisch ingericht restaurant
- Multifunctionele vergaderruimtes met airconditioning en daglicht

Wij wensen iedereen prettige feestdagen

Willemskade 13  
3016 DK Rotterdam  
Tel.: 010 - 201 09 00  
info@maritimehotel.nl

Bezoekt u ook onze website:  
www.maritimehotel.nl



## Is het Loodswezen al een stip aan jouw horizon?

Word registerloods!  
Kijk daarvoor op onze website:  
www.loodswezen.nl

De Nederlandse Loodsencorporatie wenst u fijne feestdagen en een gelukkig nieuwjaar.



Loodswezen

Nederlandse Loodsencorporatie • +31 (0)10 40 90 300 • info@loodswezen.nl • www.loodswezen.nl



Alzheimer Nederland

Steun onderzoek naar dementie. Bestel de verzamel-cd op:

www.herinneringen-voormorgen.nl



CBF

# Dit is de nieuwe SCHUTTEVAER.NL

**Schuttevaer.TV**  
Bewegend beeld brengt het nieuws dichterbij. Denk aan tewaterlatingen, interviews, demonstraties of beursimpressies. Schuttevaer.TV brengt het aan boord.

**ActueelNieuws**  
De redactie van Schuttevaer.nl belicht de maritieme sectoren interactief en van binnenuit. Actueel en vakgericht, scant u de laatste nieuwsfeiten. Bij elk bericht kunt u meteen een aanvulling of uw persoonlijke indrukken kwijt.

**Carrière**  
Schuttevaer.nl heeft de betere banen in zee- en binnenvaart op een rij. Naast de laatste vacatures voorziet de rubriek 'Carrière' de lezer van loopbaanverhalen, carrièretips, trainingen en opleidingen in de maritieme sector.



**Weer en scheepvaartberichten**

**Schip en bedrijf**  
Schuttevaer.nl zet varend ondernemers en maritieme toeleveranciers in het middelpunt, met dagelijks nieuwe berichten en beelden uit het varend bestaan.

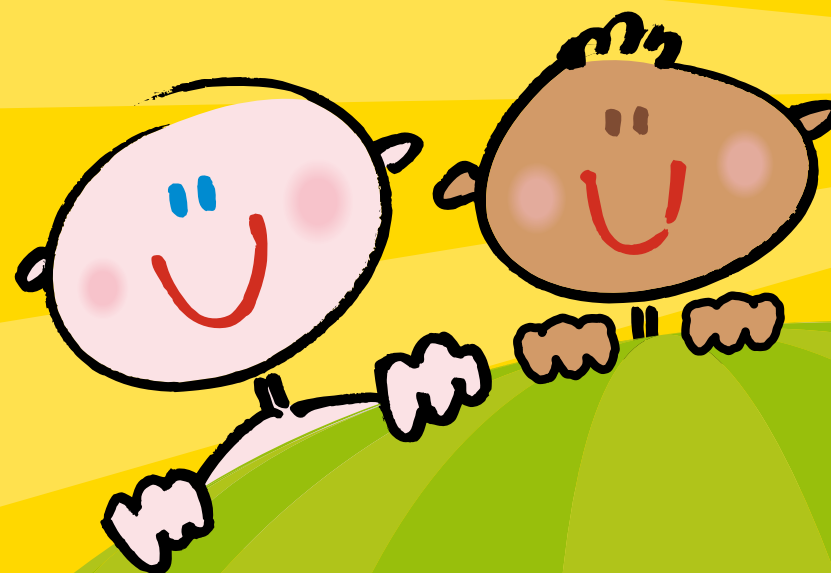
**Dossiers**  
Nieuws ontwikkelt zich in de loop der tijd vanuit tal van invalshoeken. In 'Dossiers' houdt de lezer het overzicht op actuele thema's. Zoals 'Motoren', 'Internaten', 'AIS', 'Tweede Maasvlakte' of 'Spudpalen'...

**Schuttevaer Nieuwsbrief**  
Schuttevaer.nl informeert lezers tweemaal per week over het nieuwe aanbod op de site. Gratis aanmelden en u blijft altijd op de hoogte via uw eigen mailbox.

De maritieme nieuws-site

## Ontdek het zelf op schuttevaer.nl

# Koop Unicef-geboortekaartjes en help kinderen over de hele wereld



Welkom op de wereld!

De geboortekaartjescollectie van Unicef biedt u de keuze uit meer dan 40 verschillende kaartjes. Of u nu een jongen, een meisje, een tweeling verwacht of u heeft een kindje geadopteerd; bij Unicef vindt u zeker een passend kaartje waar ook nog een ander kind profijt van heeft! Zo is de opbrengst van 80 kaartjes al voldoende om blindheid bij 500 kinderen te voorkomen.

**Online bestellen of meer informatie?**  
Kijk op [www.unicefshop.nl](http://www.unicefshop.nl)!

Of bel voor een brochure of verkooppunt 070 333 93 00 (tijdens kantooruren).

gratis advertentie

giro 121

unicef  
KINDEREN EERST



Germanischer Lloyd is one of the leading classification societies worldwide standing for safety, quality and economic efficiency of our shipping and industrial customers. With more than 4,600 employees in 77 countries, we are a globally operating technical monitoring group – that is precisely what we are focussing on in our slogan "Operating 24/7".

Due to continued expansion, we are looking to recruit

## Maritime Auditors for the Netherlands (f/m)

### Responsibilities:

- Conducting ISM and ISPS Audits, as well as ISO 9001/14001 Ship and Office Audits
- Stationed in Rotterdam, but ready to be transferred to other offices as necessary on short or longer terms

### Qualifications:

- Master or Bachelor degree in Marine Engineering, Naval Architecture or an appropriate engineering discipline
- Five or more years of applicable working experience in areas relevant to technical or operational aspects of safety management, such as ship's classification or statutory surveys, or seagoing experience as a certified watch keeping officer (deck/engine) or experience as a superintendent/ship manager or a combination of the three
- Good working knowledge of IT and MS Office tools and efficient communication skills in English and (preferably) Dutch
- Observant as well as constantly and actively aware of physical surroundings and activities
- Motivated and able to ensure that audits are conducted in a consistent and systematic manner
- Able to decide and reach timely conclusions based on logical reasoning and analysis
- Understanding auditing principles in relation to surveyor's duties as to avoid duplication or substitution of survey activities
- Willingness to travel and work overseas
- Team player with strong interpersonal as well as intercultural skills

You can look forward to a challenging scope of chances for your advancement in a dynamically growing market. We offer excellent career development opportunities and a competitive benefits package.

### Interested?

Please send your comprehensive application and resume stating your earliest starting date, salary expectation, and reference code **GL-R-0003** to Ronald Kampinga, Country Manager.

Germanischer Lloyd Netherlands B.V.  
Country Office Netherlands  
Jan van Galenstraat 56 · 3115 JG Schiedam  
Phone +31 10 2040404  
E-mail: hf-marinesurveyor@gl-group.com  
www.gl-group.com/career









We wensen het u niet alleen, we bieden het u ook aan! Kijk op [www.onwijswerk.nl](http://www.onwijswerk.nl) met uw goede voornemens voor het nieuwe jaar en kies uw eigen uitdaging.

**Monster vandaag nog aan op [onwijswerk.nl](http://onwijswerk.nl)**

Amersfoortseweg 12-E, 3751 LK Bunschoten-Spakenburg. Tel. 033 42 17 860. [info@redwise.nl](mailto:info@redwise.nl)  
[www.redwise.com](http://www.redwise.com)



  
**Redwise**  
GLOBAL SHIP DELIVERY & CREWING

Wishing all of you on- and offshore happy holidays  
and a safe voyage throughout 2009



In the last couple of years, TOS has experienced a considerable growth of her activities. As a result of this, our current location was not suitable any more. So we started searching for a new location.  
A location close to the water...  
A location with a maritime history...  
A location from which we can further on improve our services to our employees and our customers.

So, as from the 1st of December 2008, we welcome you in our new office at the Rotterdam Waalhaven.

**Our new office address is:**

Waalhaven O.Z. 77  
3087 BM Rotterdam  
P: (+31)10 - 436 62 93  
F: (+31)10 - 436 62 86

**Our new postal address is:**

P.O. Box 55064  
3008 EB Rotterdam  
The Netherlands

Our phone and fax numbers will remain unchanged. We ask you to make sure that as from 1st of December all your correspondence is addressed to our new postal address.

**TOS Rotterdam** (+31)10 - 436 62 93 **TOS Vlissingen** (+31)118 - 44 09 11  
**TOS Dën** (+420)412 - 510 181 **TOS Gdynia** (+48)58 - 783 03 80  
E-mail [info@tos.nl](mailto:info@tos.nl)

**TOS**   
Transport & Offshore Services

[www.tos.nl](http://www.tos.nl) *Crewing Solutions*

De beroemde Deense Sonttolregisters uit de periode 1497-1856 worden digitaal ontsloten. Vanaf 2011 kan iedereen deze bron via de website [www.soundtoll.nl](http://www.soundtoll.nl) op internet raadplegen. De Sonttolregisters behoren tot de bekendste en belangrijkste bronnen voor de economische en maritieme geschiedenis van Nederland en Europa. Ze vormen de administratieve neerslag van de tol die de koning van Denemarken hief over de scheepvaart door de Sont, de zeestraat tussen Zweden en Denemarken die de Noordzee en Oostzee met elkaar verbindt.

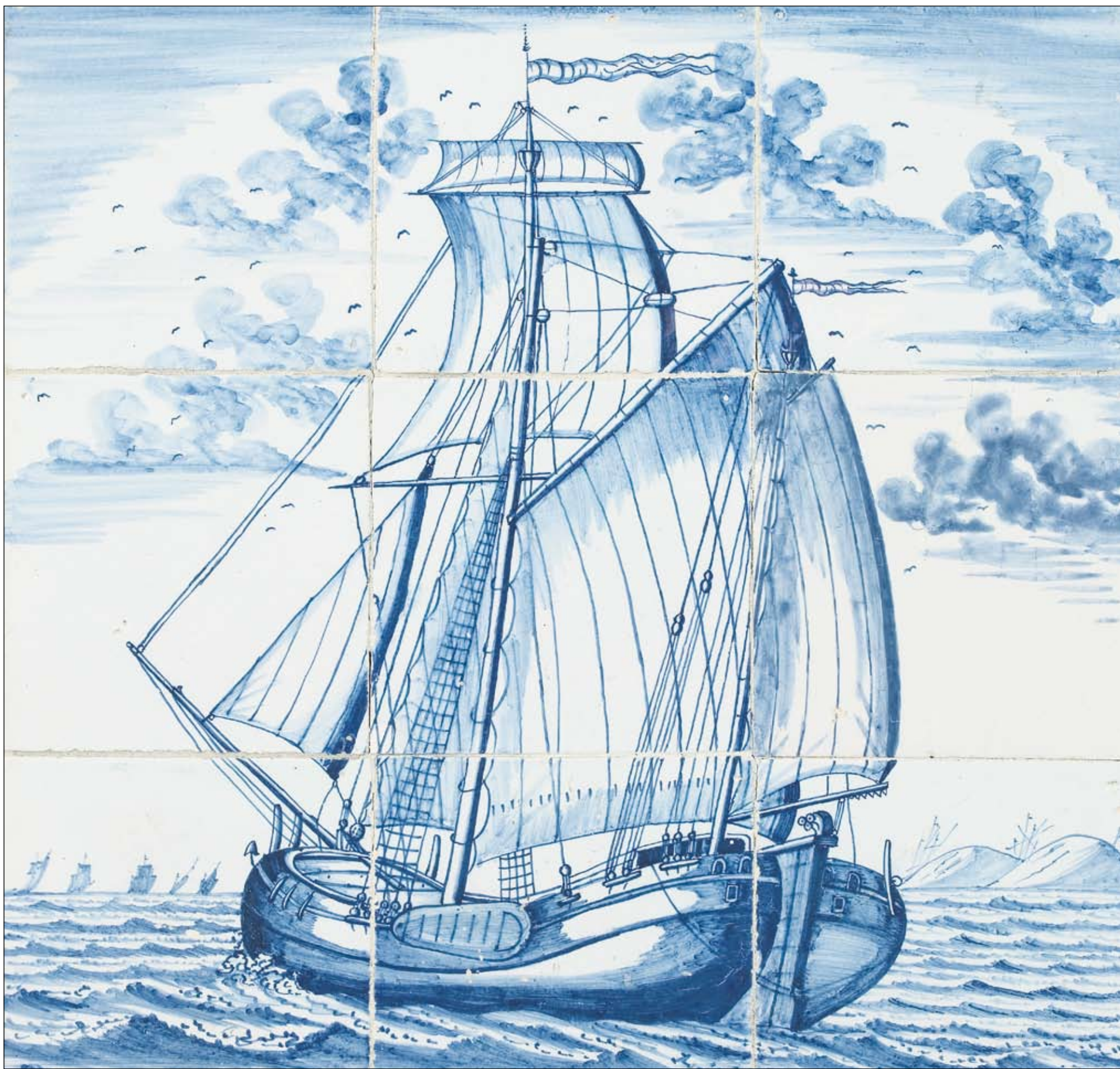
Door Tjakko Kars

De registers werden gebundeld in 700 dikke, handgeschreven en in leer gebonden delen die zich in het Rijksarchief in de Deense hoofdstad Kopenhagen bevinden. Ze zijn (met enige hiaten in het begin) bewaard gebleven voor de periode 1497-1857 en bevatten gegevens over 1,7 miljoen doorvaarten. Van elke doorvaart noteerden de ambtenaren van de Tolkamer in Helsingør de naam van de schipper, zijn woonplaats, de haven van vertrek, de samenstelling van de lading en vanaf 1660 ook de bestemming van het schip. Met deze gegevens kan niet alleen inzicht worden verkregen in de economische betrekkingen tussen Oost- en West-Europa, ook bestudering van de economische conjunctuur van Europa wordt mogelijk. 'We verwachten te kunnen aantonen dat het Nederlandse handelsstelsel in de zeventiende en achttiende eeuw niet alleen werd gedomineerd door Amsterdamse kooplieden, maar dat sprake was van een samenspel; een geïntegreerd systeem tussen de hoofdstedelijke handelshuizen en de (West-)Friese schippers en reders. En niet te vergeten die van de Waddeneilanden', zegt de historicus Jan Willem Veluwenkamp van Rijksuniversiteit Groningen. 'Via de Sontvaart, de zeestraat tussen Denemarken en Zweden, ontstonden niet te onderschatten substantiële handelsstromen in de Europese vroegmoderne tijd', benadrukt Veluwenkamp. Het register geeft een goed beeld van de handelsstromen tussen de Oostzeeregio (Noordoost-Europa) en de Noordzeelanden, Frankrijk, Portugal en Italië. 'Er waren zelfs relaties met de Nederlandse koloniën in het Verre Oosten, met de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). Er werden zo verschillende markten ontsloten, aan elkaar geknoopt en met tal van bestemmingen. De Sontvaart lag overigens, voor alle duidelijkheid, in de winter als gevolg van de ijsvorming grotendeels stil.'

#### Dakpannen en graan

In de loop der eeuwen werden uit Nederland zand, (bak)stenen, dakpannen (zware materialen als ballast), zout uit Frankrijk en Portugal, Rijn- en Franse wijnen, laken uit Leiden, katoen, zijde, specerijen, thee, koffie, suiker en edele metalen richting het Oostzeegebied getransporteerd. Terug kwamen granen, grondstoffen voor de scheepsbouw als teer, pek en houtsoorten ('eindeloos veel'), hennep, vlas, koper en ijzer (aanvankelijk uit Zweden en later eveneens uit Rusland), huiden, leer en potas (verbrand loofhout dat opgelost in water tot kaliumcarbonaat uitkristalliseert en als grondstof voor zeep en als bleekmiddel voor linnen werd benut).

Tegeltableau van een kofschip. (Foto collectie Fries Scheepvaartmuseum)



Informatie 400 jaar handelsvaart Oostzeeregio op internet

# Sonttolregisters geven geheimen prijs



Jan Willem Veluwenkamp (links) en Siem van der Woude op het skûtsje Alida (begin twintigste eeuw), gelegen op de binnenplaats van het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen. (Foto Dennis Beek)

'De Oostzeeregio werd een van de belangrijkste modules van de toenmalige wereldhandel en de samenstelling van de ladingpakketten veranderde geregeld in de loop der eeuwen.'

#### Amsterdam

De scheepvaart en handel tussen de landen in Noordwest- en Noordoost-Europa werd ten tijde van de Republiek der Zeven Provinciën, in de zeventiende en achttiende eeuw, wel als de 'moeder-negotie' aangeduid. Amsterdam nam daarbij een spilfunctie in en als gevolg van deze prominente rol werd mede de economische basis gelegd voor de vaderlandse Gouden Eeuw. De stad aan het IJ ontpopte zich als een internationale marktplaats en internationaal distributiepunt voor de goederenstromen uit Noord- en Zuid-Europa en uit de Nederlandse koloniën. Aangezien Amsterdam zich eeuwenlang als een knooppunt voor de Sontvaart positioneerde, waren de Staten-Generaal van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden uiteraard geïnteresseerd in de Sonthandel. Vanaf het eind van de zeventiende eeuw tot eind achttiende eeuw waren vertegenwoordigers van dit vaderlandse bestuurscollege in het Deense Elsenør, de oud-Nederlandse naam voor Helsingør, aanwezig. Ze waren commissarissen die allen tot het geslacht

van Van Deurs behoorden. In 1714 besloot Arent van Deurs lijsten van de Sont passerende schepen naar de Staten-Generaal te sturen. Deze Nederlandse lijsten waren, in vergelijking met de Deense Sonttolregisters, zeer eenvoudig opgesteld: doorgaans slechts één regel per schip. Deze zogenaamde Nederlandse Sonttolregisters bevinden zich in het Nationaal Archief in Den Haag.

#### Nederlandse schippers

In de loop der jaren werden de toltarieven regelmatig gewijzigd. Uit de inhoud van de originele tolboeken blijkt dat de helft van de Sontschippers in het tijdvak 1600-1800 uit Nederland afkomstig was. Veluwenkamp benadrukt dat de middeleeuwse (Duitse) Hanzetijd, met de bloeiperiode in de veertiende en vijftiende eeuw, buiten beschouwing blijft. 'De Sonttolheffing werd pas ingesteld toen de Deense koning effectief zijn centrale gezag vanuit zijn kasteel Kronborg in Helsingør kon laten gelden. Deze locatie ligt strategisch aan het smalste deel van de Sont en daar werd een tolkamer (Øresundstoldkammer) opgezet waar de passerende schippers voor anker gingen, zich moesten melden en er ook inspecties werden uitgevoerd.' Het einde van de Sonttolheffing in 1857 was het gevolg van de dominantie van de Britse scheepvaart ('Britan-

nia rules the waves') en de sluipende aftakeling van de machtspositie van het Deense koninkrijk.

#### Nieuw kanaal

In 1786 werd het Kanaal door Sleswijk-Holstein, toentertijd onder Pruisisch regime, voor het scheepvaartverkeer geopend. Het betekende voor (een deel van) het scheepvaartverkeer, in vergelijking met de Sontvaart, een kortere route van de Noord- naar de Oostzee. Volgens conservator Wicher Kerkmeijer van het Noordelijk Scheepvaartmuseum, in zijn artikel 'Groningen en de scheepvaart' ('Tijdschrift voor Zeegeschiedenis' 26 (2007) 2), kwam daarmee de Groninger Veenkoloniale zeevaart op de Oostzeeregio in een 'stroomversnelling'. De (Oost-)Groninger maritieme geschiedenis gaat terug naar de vroegmoderne turfvaart. De turfschipperij ontwikkelde zich op den duur tot de kustvaart richting Duitsland (Hamburg), Denemarken en de Oostzee. Als retourlading werden granen, hout en stukgoederen ingeladen.

In de periode 1786-1790 verdrievoudigde elk volgende jaar het aantal Groningse schepen - platbodems als snabben, tjalken, smakken en koffen - die gebruik maakte van de route door Sleswijk-Holstein. De Groninger schippers waren veelvuldig in het Oostzeegebied aanwezig, maar als gevolg van de schaalvergroting in de scheepsbouw minder talrijk in vergelijking met hun Friese voorgangers. Bovendien werden er na 1800 ook steeds meer schepen uit Engeland, Noord-Duitsland en de Baltische staten in de Sont geregistreerd. Het tijdsbestek 1850-1857 was een hoogtepunt voor de Groningse scheepsbouw en scheepvaart. In 1852 hadden 800 van de 2000 Nederlandse zeegaande, houten zeilschepen hun thuishaven in deze regio. In 1887 werd begonnen met het graven van het Kielkanaal, het huidige Noord-Oostzeekanaal, waarvoor een deel van het tracé van het Kanaal door Sleswijk-Holstein is getransformeerd. Deze waterweg werd in 1895 door keizer Wilhelm II geopend en is een van de drukst bevaarbare kanalen in de wereld.

#### Wetenschap

De Sonttolregisters zijn al geruime tijd een bron voor wetenschappelijk onderzoek. Veluwenkamp haalt een van de zeven delen van de 'Tabeller over Skibsfort og Varettransport gennem Øresund' uit de boekenkast. Een tabellenbundel van het scheepvaartverkeer en goederenvervoer via de Sont gedurende de periode 1497-1783, die in de eerste decennia van de vorige eeuw verscheen. 'Uit die gegevens blijkt dat een kwart van de Sontdoorvaarten ten tijde van de Republiek voor rekening kwam van de Friese schippers.' In de jaren 1760-1780 bereikte de Friese Sontvaart zijn hoogtepunt. De Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) tussen Groot-Brittannië en de Republiek, die in het nadeel van de Nederlanden verliep, het Continentaal Stelsel met de Engelse en Franse blokkades tijdens de Franse tijd (1795-1813) brachten de vaderlandse scheepvaart en handel in een neerwaartse spiraal. Amsterdam als Europees en wereldhandelscentrum verloor zijn positie aan Londen en dat had ook negatieve consequenties voor de Friese koopvaardij. Het wel en wee van de Friese schipperij was sterk aan de hoofdstedelijke economie gekoppeld.

#### Oostzeehandel aan de basis van Amsterdamse rijkdom

Gezien de belangrijke rol die de Friezen met hun smakken, galjoten en kofschepen - schepen met een laadvermogen van hooguit 200 ton - in de Sontvaart hebben gespeeld, is Tresoar al jaren geïnteresseerd in deze maritieme en economische bedrijvigheid. Het centrum kreeg in 2002 microfilms van alle Sonttolregisters in haar bezit. Maar het was ondoenlijk alle gedetailleerde gegevens systematisch, op macro- en micro-niveau, te raadplegen. 'In Leeuwarden werd nagedacht hoe dat wel zou kunnen, waarbij het onderzoek naar de geschiedenis van de Friese schippers een centrale positie innam.' Tijdens een bijeenkomst van het 75-jarig bestaan van het Noordelijk Scheepvaartmuseum kwam Veluwenkamp in contact met een Tresoar-delegatie en het idee werd geopperd om gezamenlijk een wetenschappelijk onderzoek op te starten. De Groninger historicus had in Leiden bij de hoog-

leraar Jaap R. Bruijn ('dé peetvader van de moderne Nederlandse maritieme geschiedenis') gestudeerd. Hij staat onder meer te boek als een deskundige op het gebied van de Noord-Europese handelsgeschiedenis. Zo verscheen het boek 'Archangel-Nederlandse Ondernemers in Rusland 1550-1785' van zijn hand en hij leverde als auteur een bijdrage aan de bundel 'Goud uit graan - Nederland en het Oostzeegebied 1600-1850'.

#### Subsidie

Door de samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen werd met succes een financieel beroep gedaan op de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) die een subsidie van ruim € 1,2 miljoen doneerde. De universiteit, Tresoar en een aantal culturele Friese fondsen kwamen met een cofinanciering over de brug. In totaal gaat het om een budget van 1,7 miljoen euro voor het project Sonttolregisters online met een looptijd van 2,5 jaar.

Binnenkort wordt er door de NWO ook een subsidieaanvraag beoordeeld voor een aanvullend wetenschappelijk onderzoek naar de Fries-Nederlandse koopvaardij (inclusief hun onderlinge verhoudingen) en naar de internationale markt voor het zeevervoer in de zeventiende en achttiende eeuw.

Het initiatief voor de Sonttolregisters online wordt 'gedragen' door de historicus Siem van der Woude van Tresoar, George M. Welling (informatiekunde en een autoriteit op het gebied van historische databases), de mediëvist en Hanze-kenner Hanno Brand, terwijl Veluwenkamp eindverantwoordelijk is richting de NWO.

'We gaan ervan uit dat we jaarlijks zo'n vijftig voltdijsbanen nodig hebben om de registergegevens in te voeren. Daarvoor moeten mensen worden op- en begeleid. Dit veldwerk dat in de eerste maanden van volgend jaar van start zal gaan, moet zorgvuldig worden gecoördineerd en de kwaliteit van de data-invoer moet nauwgezet worden bewaakt.

'Hoewel de Denen ook in het project participeren, moet wel in ogenschouw worden genomen dat de Sonttolheffingen voor hen hoofdzakelijk een fiscale bron waren en de economische betekenis van de Sontvaart was voor het land dus niet erg groot.'

#### Friezen

Volgens Veluwenkamp hield de Friese schipperij zich in de loop van de zeventiende eeuw voor het eerst met Sontvaart bezig. Aanvankelijk in de West-Friese havensteden aan de Zuiderzee maar succesvoller namen de collega's aan de andere kant van deze binnenzee hun rol en positie over. Het waren schippers uit de havens van Harlingen, Stavoren, Makkum, Hindeloopen, Lemmer en Workum. Volgens Van der Woude werden, ter illustratie, in 1750 zo'n dertig schippers uit Workum in het Sonttolregister genoteerd.

#### Registers bevatten 1,7 miljoen Sontdoorvaarten

In de loop der decennia had een verplaatsing landinwaarts plaats, van de Friese kust naar het Friese binnenland, en de nieuwe schippersgeneratie kwam onder meer uit Dokkum, Heerenveen, Warns, Joure, Warns, Sneek, Woudsend, Terhorne en van de Waddeneilanden.

Van der Woude: 'De Friese schepen werden door zogenaamde partenrederijen gefinancierd waarin de schipper, de werf, hun familieleden, bevrachters en Amsterdamse kooplieden financieel deelnamen. Er was een systeem van risicospreiding opgezet. Dit digitale project biedt ons straks de gelegenheid om bijvoorbeeld ook Friese schippersgeslachten te kunnen volgen.'

#### Groningers

Veluwenkamp: 'De Friese schepen waren volgens onze huidige begrippen notendoppen en ze voerden hoofdzakelijk in opdracht van de Amsterdamse handelshuizen. Hopelijk kunnen we uit de gecomputeriseerde Sonttolgegevens achterhalen waarom en hoe deze oostwaartse trek, van West-Friesland naar de Friese Zuiderzeehavens en vervolgens het Friese land in, is ontstaan. Mogelijk was deze trend een gevolg van de teruglopende Hollandse bevolking of van het veranderende karakter van de Sonthandel: van bulkgoederen naar koloniale waren met nieuwe bestemmingen waarvoor de kleine Friese schepen bij uitstek geschikt waren. Wat de Veenkoloniale scheepvaart betreft, is er wel een wezenlijk verschil: de Groningers voeren niet in opdracht van de Amsterdamse kooplieden.'

Tot dusver is er nog maar heel weinig bekend over de Friese Sontvaarders en Friese koopvaardij; over de dynamiek van de Friese scheepvaartgemeenschap in relatie tot de ontwikkeling van de Friese en de Nederlandse economie. 'We weten nog weinig over het Friese aandeel in de lange afstandshandel. Niet alleen op de Oostzee, maar eveneens op de havens in West- en Zuid-Europa.'

Nadat de overheidsbureaucratie in de loop der eeuwen toenam, werden er overigens wel steeds meer feiten en gegevens geregistreerd die als bronnen voor wetenschappelijk onderzoek konden en kunnen dienen.

'Wie waren die schippers, hoe en waar recruteerden ze hun bemanningen, wat is de betekenis van de Friese scheepvaart geweest voor de provinciale economie, voor de regionale sociaal-economische gemeenschap en hoe moet je deze maritieme bedrijvigheid zien in relatie tot de Friese landbouw?'

Mogelijk was de inzet van de kleine Friese vaartuigen ten behoeve van de Sontvaart aantrekkelijk voor de Amsterdamse kooplieden, zodat zij hun grote(re) schepen naar andere bestemmingen konden sturen. En misschien waren in de achttiende eeuw de crises in de Europese landbouw en de achteruitgang van de Nederlandse nijverheid aanleiding voor de Friezen om zich op de zeescheepvaart te gaan concentreren. Zij waren immers bij uitstek afhankelijk van de vraagrijke van de markt. Dat zijn enkele (eerste) prangende vragen waarop we straks hopelijk een antwoord kunnen vinden.' ●

feederlines  
feederlines | shipmanagement

We wish you a sea of happiness  
and prosperity  
in 2009

Song from the Ship

To sea, to sea! The calm is o'er;  
The wanton water leaps in sport,  
And rattles down the pebbly shore;  
The dolphin wheels, the sea-cows snort,  
And unseen Mermaids' pearly song  
Comes bubbling up, the weeds among.  
Fling broad the sail, dip deep the oar;  
To sea, to sea! the calm is o'er.

To sea, to sea! our wide-winged bark  
Shall billowy cleave its sunny way,  
And with its shadow, fleet and dark,  
Break the caved Tritons' azure day,  
Like mighty eagle soaring light  
O'er antelopes on Alpine height.  
The anchor heaves, the ship swings free,  
The sails swell full. To sea, to sea!

Thomas Lovell Beddoes



MARITIME & OFFSHORE  
**CAREER EVENT**

Woensdag 8 april 2009  
Beurs-WTC Rotterdam

↳ Carrière, Vacatures en Stages

↳ Maritieme netwerkborrel

↳ MBO, HBO en WO  
Nautisch en Technisch

↳ Gratis toegang voor bezoekers

Ook exposeren?  
Bel +31 10 436 0112 of mail naar  
ao@navingo.com

## Navingo Maritime & Offshore Career Event 2009

Hét grootste evenement voor carrière en  
opleiding in de maritieme & offshore sector



Binnenvaart / Dredging en Waterbouw /  
Energie, Olie en Gas / Havens / Jachtbouw  
/ Maritiem Onderwijs / Maritieme Arbeids-  
bemiddeling / Maritieme Dienstverlening  
/ Maritieme Toeleveranciers / Offshore /  
(Petro) Chemie / Scheepsbouw en -reparatie  
/ Visserij / Watersport / Zeescheepvaart

Voor de laatste maritieme vacatures, ga naar de vernieuwde **MaritiemeVacaturebank.nl!**

Informatie en voorregistratie op [www.maritimeoffshorecareerevent.com](http://www.maritimeoffshorecareerevent.com)

 [navingo.nl](http://navingo.nl)

 [maritiemevacaturebank.nl](http://maritiemevacaturebank.nl)

 [oilgascareer.nl](http://oilgascareer.nl)

'Als enige Rus tussen Hollanders en Filippijnen moet ik me koest houden'

## Help! Een Rus aan boord



Eerst in bad.

Tien jaar geleden kwam ik voor het eerst in aanraking met een Rus. Een grote behaarde man van een jaar of 45. Hij was eerste stuurman en heette Sergei. Ik was leerling en liep met hem de hondenwacht. In tegenstelling tot Hollandse stuurman, die me afsnauwden als ik 's nachts op de brug een lampje aandeed, knipte Sergei het grote licht aan als ik op wacht kwam. Hij riep me bij zich, trok aan het boord van mijn T-shirt en bekeek mijn borsten.

Tekst en foto's Fleur van der Laan

'Zo', zei hij. 'Ze staan er mooi bij vanavond. Je bent vrolijk!' Aan de stand van mijn borsten kon hij mijn humeur aflezen. Ik zorgde voor koffie en hij noemde me liefkozend 'offsantka' (dienstmeisje). Om het uur stuurde hij mij het schip rond om te kijken of alles in orde was. Hij was als de dood voor brand. Eendeloze rijen containernummers en hun gewichten typte ik voor hem in de computer om de stabiliteit van het schip te kunnen berekenen. Op een dag zette hij de GPS uit. We voeren op de Atlantische Oceaan van Bilbao naar Trinidad. 'Zorg maar dat we er komen!'

Van hem leerde ik varen met de sterren en op gegist bestek. Hij leerde me hoe ik het weer kon voorspellen en wat voor invloed stroom en wind hadden op de koers. En toen we Trinidad veilig hadden bereikt feliciteerde hij mij en liet voortaan mijn borsten met rust.

Met niemand anders aan boord kon hij het vinden. De jonge, Nederlandse kapitein vond Sergei ouderwets, omdat hij de bolgonio zo uit zijn mouw schudde en zich geen raad wist met computers. Sergei had een contract van vier maanden, maar na twee maanden verdween hij zomaar. Er werd hem verteld dat hij niet ontslagen was, maar dat hij met vervroegd verlof naar huis kon. De kapitein meldde aan de rederij dat deze man nooit meer terug hoefde te komen. En zo vierden wij kerst niet met Sergei, maar met een Nederlands stuurknaapje van het uitzendbureau, die zijn eerste reis maakte en vanwege zeeziekte het diner niet kon bijwonen.

### Aardappel

Tijdens mijn eerste reis als derde werktuigkundige had ik de Rus Andrei als tweede boven me. Hij was klein en lelijk en het leek alsof er een aardappel in zijn keel zat als hij sprak. We noemden hem al snel 'Aardappel'. Hij liet door iedereen over zich heenlopen en de hwtk gaf mij de mooie klussen in de machinekamer, terwijl Andrei de sawagetank stond schoon te maken. Of het kombuisfilter, waarin zich een halve kuub aan etensresten had opgehoopt. Hij was verlegen en communiceerde nauwelijks met de rest van de bemanning, die uit Hollanders en Filippijnen bestond. Hij had de rare eigenschap zich ergens in het schip te verstoppen als hij het niet meer zag zitten. Op een dag hielden we een brandoefening en Aardappel had zich als enige niet op de brug gemeld. Er volgde een grootscheepse zoekactie waarbij we hem pas na een uur vonden. Hij had een gat gesneden in de isolatie en had zich daarachter op een spant, tegen de huid van het schip verstopt. Ook hij haalde de kerst niet, tenminste niet de viering ervan bij ons aan boord, want enkele dagen ervoor zat hij in het vliegtuig naar huis.

### Geurende den

Een jaar later werkte ik op een schip waarvan de bemanning bestond uit Russen en Filippijnen. Alleen de kapitein en ik waren Nederlanders. De Russen waren in de meerderheid en er werd volop Russisch gesproken, tot grote ergernis van de kapitein. Ook ik wond me er vreselijk over op, totdat ik het beest

kreeg dat er niets anders op zat dan me die taal eigen te maken. De kapitein sprak alleen Nederlands en ik fungeerde als tolk. Zo was iedereen tevreden en zat de bar elke avond tjokvol. Ook de Filippijnen, die zich normaal gesproken op de achtergrond hielden, dronken een biertje mee. Op schepen met alleen Nederlanders kwam het wel voor dat iedereen 's avonds in zijn hutje zat met de deur dicht.

We voeren op Australië, waar de hitte van het middaguur en de zwoele avonden niet echt een kerstsfeer oproepen, maar de kapitein zorgde voor een boom. Hij liet, samen met wat onderdelen voor de hoofdmotor, per vliegtuig een heerlijk geurende den bezorgen. Iedereen stond die dag in de kombuis om een multiculturele kerstmaaltijd voor te bereiden. Het was de fijnste kerst die ik ooit beleefde. Niemand verlangde naar huis.

### Wachtsman

Hoofdwerktuigkundige Vladimir uit Sint Petersburg heeft andere ervaringen. Hij werkte op een kuster die in Zeebrugge voor de kant ging met kerst. De Nederlandse bemanning stapte van boord en vierde het feest thuis met de familie. Vladimir moest als wachtsman achterblijven en zelf zijn eten koken. 'Na een paar borrels ben ik maar naar bed gegaan', zei hij. 'Hoe ging dat op de Russische vloot', vroeg ik hem. 'Daar was uiteraard een hoop gezelligheid. De Hollander is niet zo uitbundig als wij en onder de Russen heerst een veel groter saamhorigheidsgevoel.'

'Zou je dan niet liever met je landgenoten varen?' 'Nee. Op de Nederlandse schepen is alles goed geregeld. De reder betaalt op tijd en goed. Op een Russisch schip verdien ik misschien 500 dollar per maand en hier zit ik aan de 2000 euro. De apparatuur is in orde en onderdelen zijn voorradig. Voor mij compenseert dat het gebrek aan gezelligheid wel.'

Vladimir werkt voor een Nederlands uitzendbureau en valt in waar dat nodig is. 'Ik ben eigenlijk nooit langer dan vijf maanden op één schip.'

'Kost het je dan geen moeite om je elke keer weer volledig voor het bedrijf in te zetten?'

'Nee. Ik zorg dat ik de zaken in de machinekamer goed voor elkaar heb, want zodra ik aan boord stap, ben ik verantwoordelijk. Ik heb ook het idee dat ik als Rus een grotere kans maak dan een Hollander om te worden ontslagen.'

### Leerboek Nederlands

Aleksandr uit Rostov vaart al acht jaar bij de Nederlandse koopvaardij. 'Ik doe mijn werk, de mensen zijn vriendelijk, maar ik hoor er niet echt bij. In het begin heb ik geprobeerd de gesprekken aan tafel in het Engels te voeren, maar na enkele zinnen wordt er toch weer naar het Nederlands overgeschakeld. Ik heb nu een leerboek Nederlands gekocht, maar de studie verloopt traag. De bemanningsleden hebben het veel te druk om mijn vragen te beantwoorden of mij te overhoren. Ze geloven er ook niet echt in dat ik hun taal leren wil.'

'Wat vind je van het eten?' 'Er wordt natuurlijk Hollandse pot gekookt en daar ben ik na zoveel jaar wel aan gewend. Maar goed, lekker is anders. Daarom neem ik altijd zoveel mogelijk voedsel mee van huis als ik aan boord ga. Ik heb een keer 'borsj' (soep) gekookt en hoewel sommigen ervan zaten te smullen, werd mij verzocht



Wtk Fleur van der Laan wordt in het zonnetje gezet.

me voortaan gewoon alleen met stuurmanswerk bezig te houden.'

### Kameleon

Pascha uit Moskou werkte als kapitein op een zware ladingsschip. Hij was een stille, knappe jongen die in mijn ogen zo fotomodel had kunnen worden. Hij deed zijn werk uitstekend en om die reden had hij het, als een van de weinigen, zo ver geschopt. 'In Rusland zou ik op mijn vijfenveertigste nog als eerste stuurman aan het ploeteren zijn geweest. Hier werd ik op mijn dertigste kapitein.' Elke avond zat hij in zijn hut onder het ijskoude TL-licht zijn logboek bij te werken en de planning te maken voor de volgende dag. Hij had stapels Russische films en muziek-cd's bij zich die ik mocht lenen. Nooit had hij tijd om ze samen te bekijken. In het begin was hij er wel van gecharmeerd dat ik Russisch sprak en mocht ik de foto's van zijn

wrouw en kinderen bekijken. Hij zou dit jaar met kerst thuis zijn. 'Niets is fijner dan de knusheid en warmte van mijn gezin. Daar kom ik tot rust en kan ik mezelf zijn.'

Ik probeerde Pascha bij de gesprekken aan tafel te betrekken, maar zijn antwoorden bestonden vaak uit alleen een 'ja' of een 'nee'.

Hij was een goede kapitein voor zijn schip. Aan dek rende hij de benen uit zijn lijf en de lading werd tot op de millimeter nauwkeurig aan boord geplaatst.

'Is de bemanning ook gelukkig met je?'

'Ik geloof van wel. Ze zeggen soms dat ik wel eens meer van mezelf mag tonen, maar dat doe ik niet. De relaties aan boord moeten professioneel blijven. Als enige Rus tussen dertien Hollanders en een handjevol Filippijnen moet ik me koest houden en me aanpassen. Ik ben een kameleon.'



Kerstborrel bij de eerste stuurman. Alleen voor genodigden.



**WE WISH YOU A MERRY CHRISTMAS  
AND SAFE TRAVELS IN 2009**

Royal Wagenborg wishes everyone  
a fantastic new year and lots of success in 2009.



**WAGENBORG ALWAYS AHEAD**



## NAVIGIA WENST IEDEREEN EEN VOORSPOEDIG 2009!

**N**avigia Shipmanagement B.V. is een groeiende rederij in Groningen met momenteel vijftien moderne schepen die varen onder Nederlandse en Cypriotische vlag in charter en in de vrije vaart. De vloot bestaat uit containerfeederschepen tot 850 TEU en multi-purpose schepen tot 4500 ton. De komende jaren wordt onze vloot uitgebreid met een aantal nieuwe schepen. Het commerciële, administratieve, technische en nautische beheer wordt door Navigia Shipmanagement B.V. uitgevoerd. Onze rederij kenmerkt zich door een prettige werkomgeving waar teamgeest belangrijk is. Wij zijn voor onze schepen regelmatig op zoek naar enthousiaste en gemotiveerde kapiteins, hoofdwerktuigkundigen en stuurlieden met ambitie.

**Een nieuwe baan als zeevarende in 2009?**

Ga naar [www.navigia.nl](http://www.navigia.nl)



Johan van Zwedenlaan 1  
9744 DX Groningen

Postbus 1447  
9701 BK Groningen

tel +31 (0)50 3116410  
fax +31 (0)50 3116740

info@navigia.nl  
www.navigia.nl

## Merry Christmas and a Prosperous New Year



**Wij zijn altijd op zoek naar goede scheepsofficieren.**

Met een wereldwijd vaargebied en een grote diversiteit aan scheepstypen en ladingen bieden wij een wereld van verschil. Zoek je in het nieuwe jaar een nieuwe uitdaging?

Kijk dan voor meer informatie op onze website.

**Je sollicitatie is welkom, stuur deze samen met je CV naar:**

Spliethoff Beheer B.V., Radarweg 36, 1042 AA Amsterdam  
t.a.v. Bemanningzaken

Per e-mail kan ook: [jobs@spliethoff.com](mailto:jobs@spliethoff.com) t.a.v. dhr D.G. Seeleman



# spliethoff

[www.spliethoff.com](http://www.spliethoff.com)

Omdat we ervan overtuigd zijn, dat wij er zijn voor u;  
Omdat we geloven en vechten weten te combineren;  
Omdat voor ons de mens de belangrijkste maatstaf is  
blijven wij ons ook in 2009 inzetten voor u.

www.vandijkadvocaten.nl

VANDIJK Advocaten wenst u fijne feestdagen

VANDIJK  
ADVOCATEN



**LOWLAND**  
INTERNATIONAL NV

YOUR RELIABLE PARTNER IN SHIP, RIG & CREW MANAGEMENT

20  
09

Lowland Marine & Offshore en Lowland Binnenvaart  
wensen u prettige kerstdagen,  
een voorspoedig 2009 en een behouden vaart.

Lowland Marine & Offshore en Lowland Binnenvaart zijn onderdeel  
van de Lowland International Group.

www.lowland.com

LOWLAND  
MARINE & OFFSHORE

LOWLAND  
BINNENVAART

Scheepsmakelaardij  
**Fikkers.nl**

Lid Nederlandse  
bond van  
Scheepsmakelaars



ref. 1481



afm. 15x4.3x1.8 m. unieke volledig  
nieuw opgebouwde Brigantijn Perkins  
M 115T zellopp. 140 m<sup>2</sup>

ref. 1480



afm. 25x5.8x1.2 m. handzaam zeetjalk  
voor charter of bewoning DAF 615 T  
zellopp. ca. 270 m<sup>2</sup> 20/24 pers.

ref. 3009



afm. 25.4x5.3x1.3 m. bj1894 stoere  
geveegde klipper, zeer goed onder-  
houden en met een nieuw Interieur!

ref. 2371



afm. 24.9x4.9x1.2 m. bj. 2000 fraai  
interieur in een Luxe-motor Mitsub-  
ishi 200 pk hydr. kraan, boegschroef

ref. 1429



afm. 37.6x6.1x1.4 m bj1909 schoe-  
neraak 60/24 pers. prachtig interieur  
participant gezocht, Oostzeecharter

ref. 1476



afm. 21x4.3x0.8 m. bj. 1907 H' zand  
zellopp. 145 m<sup>2</sup> nieuw Deutzje, zeer  
veel geïnvesteerd, kwaliteit !!

ref. 1966



afm. 12x3x1.2m. bj.1938 monument  
perfect onderhouden, Kromhout 60  
pk. Ideaal gepensioneerde schipper

ref.3008



afm. 26x4.8x1 m. bj.1885 snelle ste-  
venaak met nieuwe mast en interieur  
ook nog recent geschilderd !

ref. 1372



afm. 15x3.7x1.6 m zeil/woonschip  
gestraald, luxe mahoni interieur  
Daf 1160 zellopp. 105 m<sup>2</sup>

ref. 1593



afm. 17.7x5.2x2.1 m. bj.1922 loods-  
botter, overleefde menige storm, van  
vlak tot wimpel gerestaureerd !!

ref. 2433



afm. 18.1x3.9x1.5 m. bj. 1922 uitste-  
kend onderhouden (ex.Irjkswaterstaat-  
schip, prof.verbouwd, comfortabel !

ref.1496



afm. 22.6x5x1.2 m. bj.1900 mooiste  
uit Musselkanaal uitst onderh char-  
ter 20/24 pers.schip nieuwstaat !!

ref. 2428



afm.14.6x4x1.5 m bj.1960 deukvrij  
schip met Scania D8 -147 pk. zeer  
ruime accommodatie (6 pers.)

ref. 5000



afm. 14.5x4x2 m. bj.1935 Witsen&Vis  
Kromhout 90 pk. maakt reizen naar  
Petersburg, monument A

ref. 1436



afm. 23.8x5.2x1.3 m. robuuste char-  
ter-tjalk 20/29 pers. snel schip veel  
terugvraag, ook voor bewoning !

ref. 2405



afm. 30.2x6.6x2.2 m. logger met  
rijke historie en fantastische ruime  
(hoge) woning. Callesen 240 pk.

Hoge der A 37 Groningen 050-3111404 schepen@fikkers.nl



K

Kotug wenst u  
prettige feestdagen!

De gratis e-mail nieuwsbrief van Weekblad Schuttevaer houdt u op de hoogte van het laatste maritieme nieuws.  
Aanmelden kan via

www.schuttevaer.nl/nieuwsbrief



### Ga voor de hoofdprijs

Wie is bij u aan boord de grootste nieuwskenner? Kijk wat u en uw collega's zich herinneren van het nieuws van 2008 en maak kans op een originele Schuttevaer MP4-speler. Beschrijf in enkele woorden welke nieuwsonderwerpen worden weergegeven op deze pagina en e-mail de antwoorden naar redactie@schuttevaer.nl of stuur ze naar Redactie Weekblad Schuttevaer, postbus 58, 7400 AB in Deventer. Behalve de hoofdprijs zijn tien proefabonnementen op Weekblad Schuttevaer te winnen, om mogelijk u of uw omgeving nog beter op de hoogte te houden van het maritieme nieuws. De winnaars worden begin januari bekendgemaakt.

# WAAR GAAT DIT OVER?

## 'Het ergste was die dode tussen mijn bier'

Wat mij altijd is bijgebleven is die keer dat ik samen met mijn vader een dode man met de Time is Money naar de wal moest brengen. De kratten bier bovenop het dek moesten aan de kant, en de dode man dan tussen leggen. Ik schrok mij bijna dood.



### CO2 uit lekkende flessen drong door tot verblijven Dutch Progress

## Bemanningsleden dankt leven aan CO2

2. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

## voor binnenvaart in Duitsland'

Voor de binnenvaart breken gou professor in de verkeerswetenschaps Giessen Gerd Aberle begin juni op. Aberle denkt dat de klimaatwegen en spoor de binnenvaart, die beschikt, in de kaart gaan spelen.

## 'De volgende morgen waren de ijskastjes weg'

Gezagvoerders hebben een grote rol in het mi-... Enkele leden van de Ne-... ter Kooi...

wordt uitgestoten, neemt de zee-vaart 2,7 procent voor zijn rekening.

HME/KVNR concludeerde op grond van onderzoek in Hoek van Holland en de Benschoten...

niet beter is al die miljoenen te investeren in schonere schepen.

was aanzienlijk groter en op dat oppervlak zeventig procent...

1. 'Ik kom hier elke tweede reis en weet heel goed hoe het IJsselmeer zich gedraagt. Naar ons idee hebben we nu met windkracht 6 golven gehad van windkracht 9. Op Vaart! was er veel commentaar dat wij zonder luiken voeren en werd mij slecht zeemanschap verweten. Maar we hebben een Friese aluminium luikenkap en dat zijn spatwaterluiken. Tegen zo'n vloedgolf waren die echt niet bestand geweest, die waren ingezakt. Dat zegt een collega van mij die dezelfde luiken heeft ook. Ze zijn zo'n vloedgolf tegen te houden en ik kan zo'n 130 ton per uur pompen, maar tegen een vloedgolf zijn ze niet bestand. Dank is zeer te spreken over de machinekamer. Het is fantastisch en ook de politie deden met al zijn heel goed. Die jongens van de vakbond', zei Erik van de Bond van de Binnenvaart.

3. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

5. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

6. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

7. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

8. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

9. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

10. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

11. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

12. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

13. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

14. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

15. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

16. 'Als er geen mensen in de mk waren geweest op dat moment, had het dan veel langer geduurd voor er actie was ondernomen', wilde raadslid vice-admiraal b.d. J. van Aalst weten. De kapitein: 'Nu hebben we meteen de vier mensen die lagen te slapen uit bed gehaald. De eerste machinist had ook gezegd dat hij achter

laag is, kan de rest niet anders zijn dan CO2. Het percentage zuurstof bleek acht procent te zijn.'

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

**IWW en Lloyd's**  
De kapitein vertelde ook dat hij

# Флинтер по русски - Мыслить трезво

(Flinter is Russisch voor het hoofd koel houden)



Ondernemende mensen hebben graag de ruimte. Ruimte om plannen te maken, ideeën uit te voeren en resultaten te behalen. Ruimte om te groeien.

Het afgelopen jaar heeft Flinter opnieuw grenzen verlegd. We mochten maar liefst 9 schepen verwelkomen bij onze vloot. Veel zeevarenden vonden de team spirit in onze crews aantrekkelijk en monsterden aan.

Ook in de toekomst biedt Flinter ambitieuze zeevarenden de mogelijkheid om een scheepvaartonderneming te starten. Natuurlijk zijn ook ervaren kapiteineigenaren van harte welkom.

Flinter is sterk in het managen van schepen, én weet van wanten als het gaat om lading en bevrachting: wij bieden complete dienstverlening in maritieme logistiek. De wereld is in stormachtig weer verzeild geraakt, maar ons team houdt het hoofd koel.

Wij zien 2009 met vertrouwen tegemoet.

**Wij wensen u een vrolijk kerstfeest  
en een grenzeloos nieuwjaar!**

[www.flinter.nl](http://www.flinter.nl)



## Flinter. No boundaries