



B
november 1991

vereniging de binnenvaart



Millingen 13 september 1991

foto: Leo Schuitemaker

HEDEN EN VERLEDEN

Vereniging De Binnenvaart

opgericht 3 februari 1990

Postadres: Postbus 24066, 3007 DB Rotterdam

Voorzitter:	Erik Rouw, Scharendijke	tel. 01117 - 2048
Vice-voorzitter:	Jos Hubens, Dordrecht	tel. 078 - 138195
Secretaris:	Leo Schuitemaker, Klundert	tel. 01682 - 4094
Penningmeester:	Teun de Wit, Rotterdam	tel. 010 - 4814785
Bestuursleden:	Ben Mötter, Spijkenisse	
	Hans Schuitemaker, Rotterdam	
	Philip Tettersoo, Delft	
	Klaas Vos, Rotterdam	
	Arie de Vries, Pernis	

Vereniging is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en Beneden-Maas onder nummer V 346594

Betalen van Kontributies e.d. dienen te geschieden via:
Postgiro nr. 6259387 t.n.v. Vereniging De Binnenvaart.
Verenigde Spaarbank rek. nr. 86.14.35.354 t.n.v. T. de Wit.

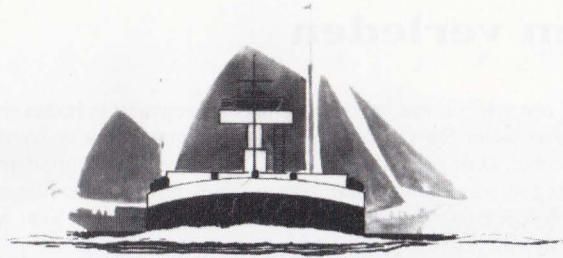
Colophon.

Samenstelling en redactie: Leo Schuitemaker m.m.v. Bertus v.d. Akker en Ben Mötter
Redactieadres: Van Puttenstraat 12, 4791 EN Klundert, tel. 01682 - 4094
Druk: ELMA Edities B.V., Postbus 20, 1723 ZG Noord-Scharwoude,
tel. 02260 - 16264



Gezelligheid tijdens diverse clubdagen van Vereniging De Binnenvaart.

foto: Leo Schuitemaker



Vereniging De Binnenvaart

De ver. "De Binnenvaart" is op 3 februari 1990 te Rotterdam opgericht en heeft als doelstelling: "HET STIMULEREN VAN DE INTERESSE IN DE BINNENVAART (internationaal) OP NIET POLITIEKE, COMMERCIELE OF IDEELE GRONDSLAG".

Dit alles gericht op de binnenvaart, van zeilvaart tot de moderne containervaart. Voor iedere geïnteresseerde in de binnenscheepvaart is er wel wat te vinden.

In het afgelopen jaar heeft "De Binnenvaart" bijeenkomsten gehad in de belangrijke binnenvaartplaatsen: Rotterdam, Nijmegen, Maasbracht, Groningen, Terneuzen en Amsterdam. Tijdens de bijeenkomsten worden films over de binnenvaart en scheepsmodellen getoond. Daarnaast is er gelegenheid om onderling gezellig gegevens uit te wisselen, foto's te bekijken of te ruilen en contacten te leggen met andere binnenvaartvrienden. In de "clubwinkel" kunnen foto's en andere binnenvaartzaken gekocht worden. Tevens werd deelgenomen aan de Scheepvaartdagen te Maasbracht en Nijmegen en de beurs "Binnenvaart en Visserij" te Rotterdam.

Voorts is het bestuur begonnen met het opstarten van een archief en documentatiecentrum over de binnenvaart. Naast tekeningen, foto's, vloot- en werflijsten wil men ook zoveel mogelijk film- en videomateriaal over de binnenvaart verzamelen. Hiervoor zijn reeds een zestigtal bedrijven en instellingen benaderd. Ook wil "De Binnenvaart" d.m.v. het houden van interviews met de oudere binnenvaartgeneratie zoveel mogelijk kennis en ervaring over het verleden behouden.

Daarnaast is "De Binnenvaart" gestart met een eigen clubblad. Inmiddels zijn er acht "Nieuwsbrieven" verschenen met diverse binnenvaartartikelen. Het streven is om tot een goed en interessant maandblad te komen vol met foto's en artikelen over de binnenvaart in de ruimste zin.

Ook wil de Vereniging iets doen aan het stimuleren van de interesse voor de Binnenscheepvaart bij jongeren. Zij wil hiervoor speciale bijeenkomsten organiseren, met bijvoorbeeld een vaartocht of een excursie of fotocursus e.d.

Ook is het voor Vereniging De Binnenvaart belangrijk dat er niet alleen mannelijke leden zijn, maar het bestuur vindt dat ook het vrouwelijke element in de Vereniging niet verwaarloosd mag worden, daar de vrouwen ook meevaren, en een niet onbelangrijke plaats innemen op de binnenvaartschepen.

Verder wil het bestuur graag van de leden vernemen wat zij verder nog voor activiteiten moet organiseren voor de leden, want het is niet de bedoeling een "bestuursvereniging" te zijn, maar integendeel een "ledenvereniging". Dus vraagt zij een ieder die een idee heeft contact met het bestuur op te nemen.

Een ieder wordt hierbij opgeroepen, die iets met de "Binnenscheepvaart" te maken heeft, lid te worden van onze Vereniging, en diegenen die al lid zijn wordt gevraagd nieuwe leden aan te werven. Hiervoor kan het aanmeldingsformulier achterin dit boekje gebruikt worden.

Wat kost het dan wel allemaal, zult u zich afvragen?

Lid worden kost u fl. 50,— per jaar, meer mag!

Jongeren onder 18 jaar en ouderen boven de 60 jaar betalen minimaal fl. 25,— per jaar.

Een tweede persoon uit een gezin betaalt ook fl. 25,— per jaar.

Bedrijven en instellingen kunnen Donateur van onze Vereniging worden voor een bedrag van minimaal fl. 50,— per jaar.

Heden en verleden

In dit boekje vindt U een selectie van foto's van binnenscheepvaart in heden en verleden.

Vanouds is vervoer over water één van de belangrijkste en meest voor de hand liggende manieren om goederen te vervoeren. Daar profiteert Nederland al eeuwen van. Inmiddels hebben de schepen uit het verleden plaats gemaakt voor modern, zeer veilig en milieuvriendelijk materiaal.

De hedendaagse binnenvaart is een uiterst dynamische bedrijfstak en kent een groot scala van verschillende scheepstypen.

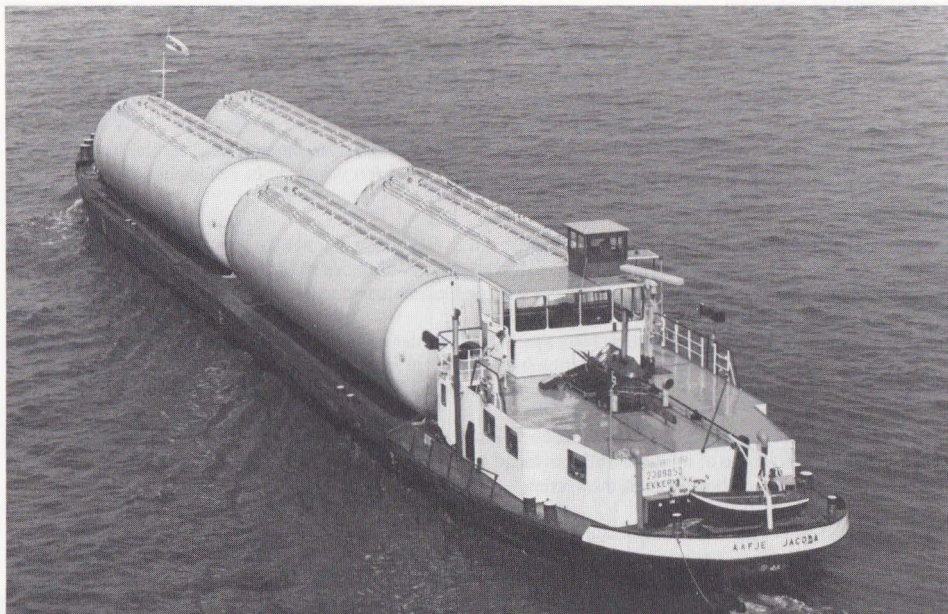
Duwvaart, containerschepen, autocarriers en Ro-Ro-vaartuigen zijn voorbeelden van innovatie in de binnenvaart.

De huidige binnenvaartondernemer is gereed voor de toekomst.

De vereniging De Binnenvaart richt zich zowel op het heden als het verleden. Genealogie en een stukje scheepsgeschiedenis mogen hierin dus niet ontbreken en bemanningsvoorschriften golden vroeger ook al.

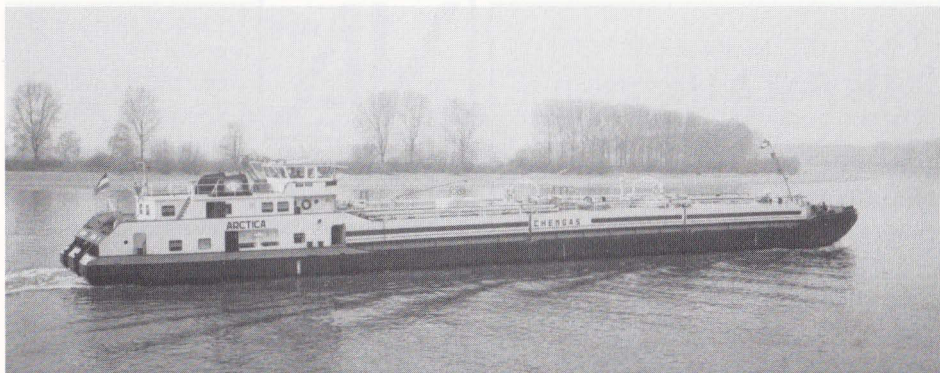
De redactie wenst U veel kijk en leesplezier.

Met vervoer per binnenvaart Wordt het milieu gespaard!



mVs AAFJE JACOBA 23 09053
Lekstroom BV, Lekkerkerk
1923 Mannheim
584 ton 66,36 x 9,08 x 1,79 m 150 pk

foto: Teun v/d Zee



mTs ARCTICA 21 04015
 Gastankvaartmaatschappij Chemgas BV, Rotterdam
 1966 Piet Hein, Papendrecht
 1186 ton 80,04 x 10,06 x 2,65 m 2 x 410 pk

foto: Gunter Dexheimer



mDb CORNELIS SR. 20 09617
 Koole Tanktransport BV, Zaandam
 1987 werf niet bekend
 26,05 x 8,94 m 1200 pk

foto: Leo Schuitemaker



mTs DONGESTROOM 23 18318
 v/d Sluys Tankrederij BV, Geertruidenberg
 1987 Tille Scheepsbouw, Koostertille
 2101 ton 89,90 x 11,40 x 3,10 m 1200 pk

foto: Leo Schuitemaker



mVs DYNAMICA 22 04503
 Rijntrailer Transport, Rotterdam
 1973 De Kaap BV, Meppel
 1453 ton 104,35 x 11,40 x 2,40 m 2 x 1000 pk

foto: Gunter Dexheimer



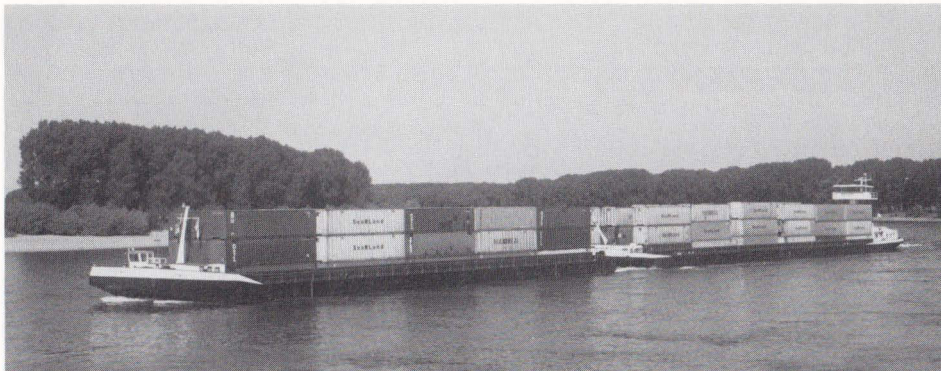
mPs IJSSELSTROOM 23 19656
 Rederij Scheers BV, Deventer
 1991 J. Poppen BV, Zwartsluis
 400 pass. 59,95 x 9,62 x 1,44 m 2 x 370 pk

foto: Leo Schuitemaker



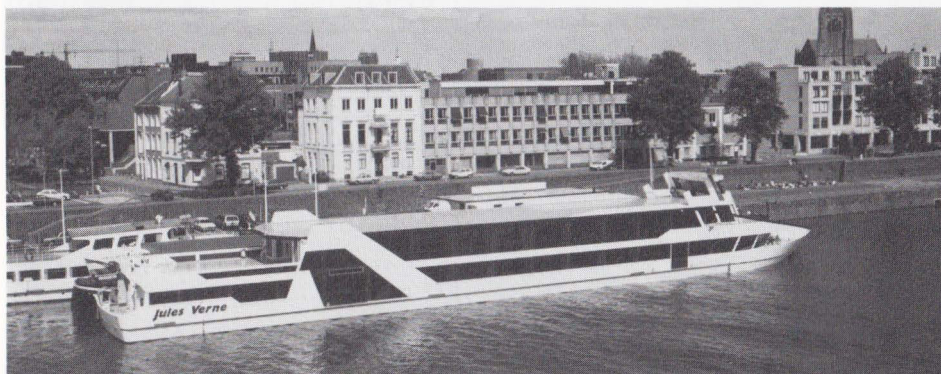
mVs INGONA 23 16588
 O. Slokkers/H.A. Hammer, Zwijndrecht
 1981 Rupelmonde
 109,98 x 12,59 x 1,81 m 2 x 600 pk

foto: Leo Schuitemaker



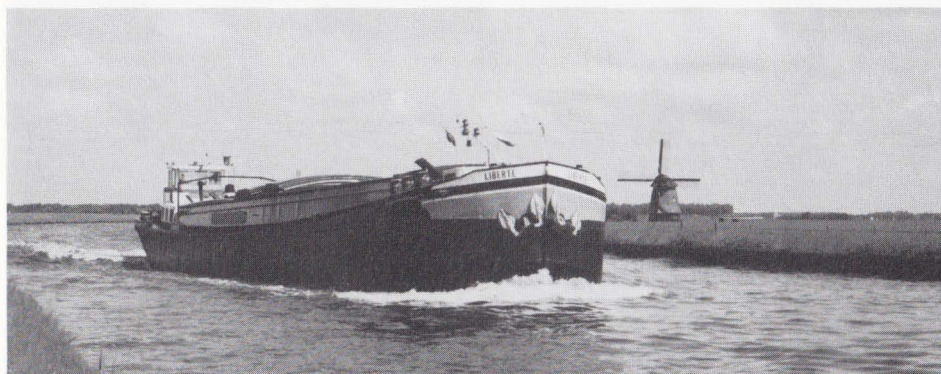
mDs JOWI 23 17558
H.A.Th. Wanders, Rotterdam
1985 Fa. Breko, Papendrecht
3121 ton 108,00 x 11,40 x 3,57 m 2 x 1181 pk

foto: Gunter Dexheimer



mPs JULES VERNE
Rederij Jules Verne, Arnhem
1991 De Kaap BV, Meppel

foto: Leo Schuitemaker



mVs LIBERTE 21 00608
V. Geluk, Goes
1924 De Hoop, Hardinxveld
500 ton 50,47 x 6,59 x 2,36 m 290 pk

foto: Leo Schuitemaker



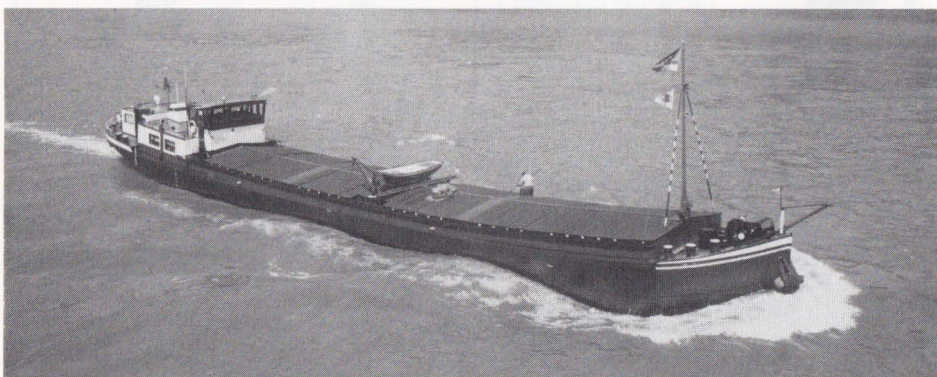
mVs MORGENSTOND 22 04527
J. Bakker, Delfzijl
1970 Bijhold, Foxhol
526 ton 62,12 x 7,26 x 2,14 m 400 pk

foto: Leo Schuitemaker



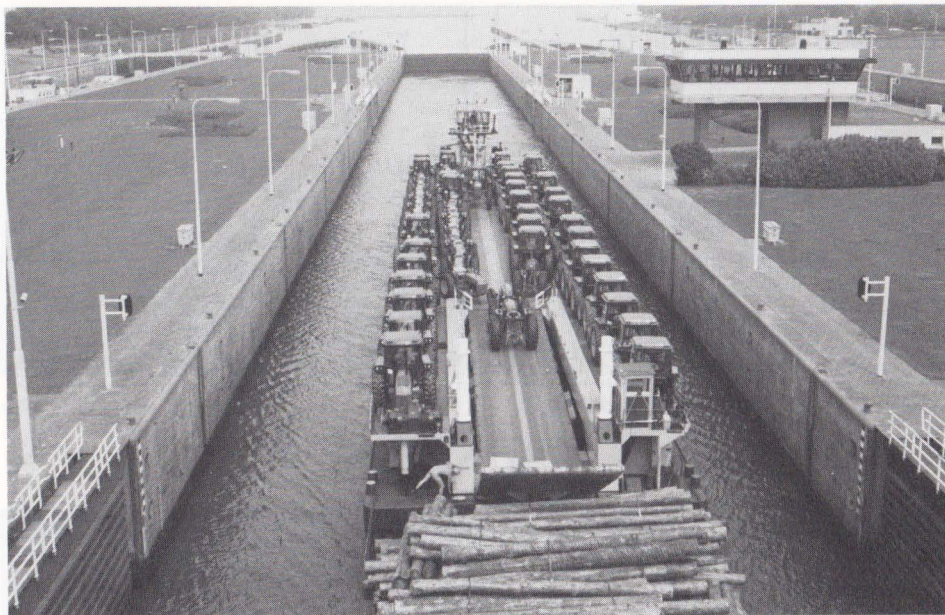
mVs RISICO 30 50163
H. Orsel, Middenbeemster
1911 H. de Goede, Zwartsluis
213 ton 35,50 x 5,10 x 1,86 m 75 pk

foto: Leo Schuitemaker



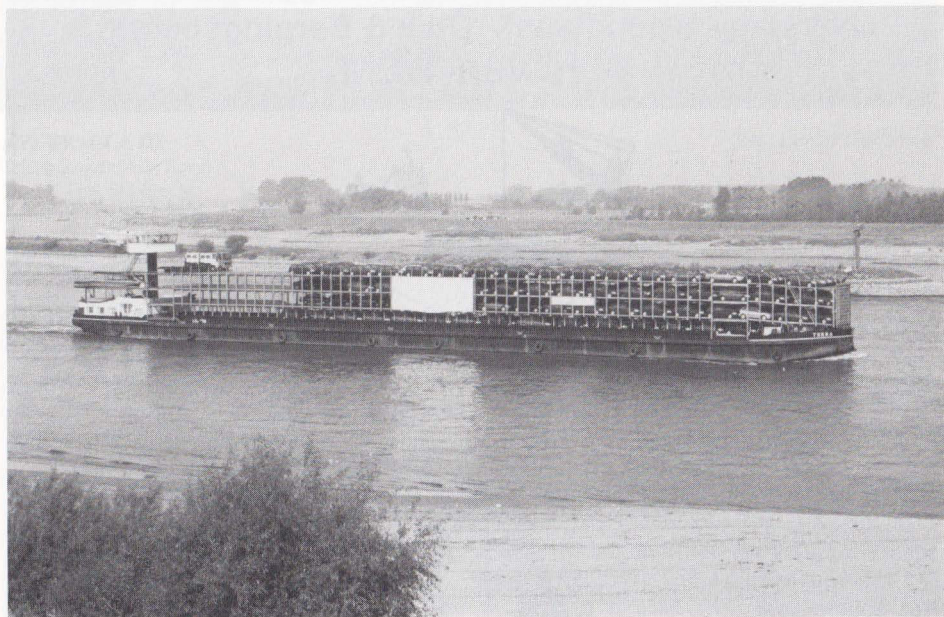
mVs STELLA MARIS 21 00493
J.C. Looyschelder, 's Gravendeel
1906 Boot, Woubrugge
367 ton 42,30 x 6,40 x 2,21 m 361 pk

foto: Gunter Dexheimer



dVb RO-RO 1 23 18121
 O. Slokkers BV, Zwijndrecht
 1976 2373 ton 75,99 x 11,40 m

foto: Leo Schuitemaker



mVs TERRA 23 16216
 F.J.W.M. Elbert, Zwijndrecht
 1981 Van Mill, Hardinxveld
 702 ton 109,98 x 12,02 x 2,16 2 x 900 pk

foto: Leo Schuitemaker



mVs TORNADO 23 14539
eigenaar niet bekend
1957 Rheinwerft Walsum
1297 ton 79,88 x 9,49 x 2,65 m 2 x 680 pk

foto: Leo Schuitemaker



mPs URSULA III
Triton Reisen AG, Basel
1991 Baars, Sliedrecht
106,60 x 11,11 x 1,30 m 3 x 700 pk

foto: Gunter Dexheimer



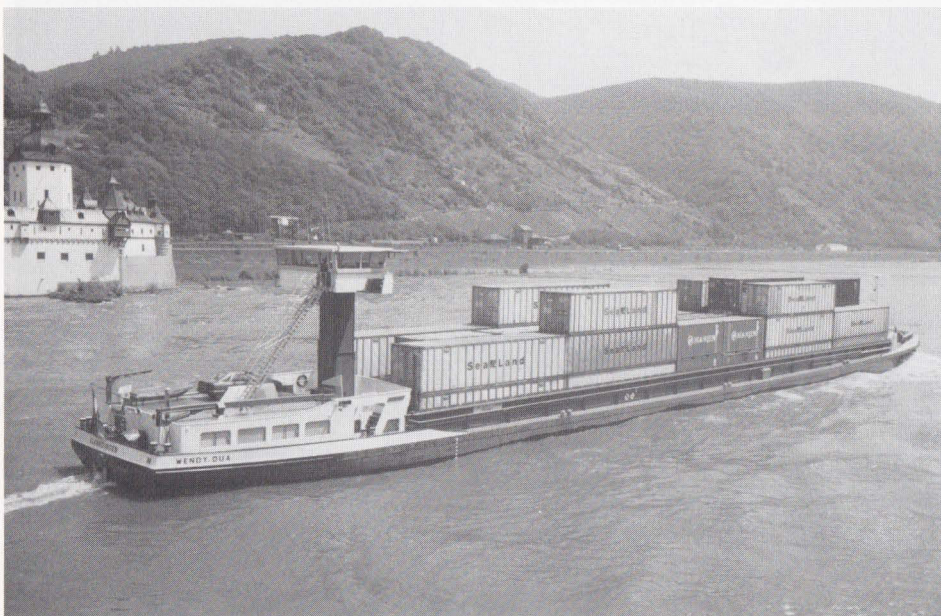
mDb VEERHAVEN VII/WALRUS 23 19631
Veerhaven BV, Brielle
1990 De Biesbosch, Dordrecht
39,92 x 14,94 x 1,87 m 3 x 1800 pk

foto: Leo Schuitemaker



mTs WESTLANDGRACHT 21 04853
Cement Tankvaart BV, Papendrecht
1974 Arminiuswerft, Bodenwerder
499 ton 50 x 6,57 x 2,80 m 424 pk

foto: Teun v/d Zee



mVs WENDY DUA 22 05627
Vof. Bos, Vlaardingen
1988 Peters, Kampen
1932 ton 85,96 x 10,50 x 3,21 m 1460 pk

foto: Gunter Dexheimer

Genealogie

door B.J. Mötter

Wat is dat en wat kun je er mee doen?

Zijdelings heeft het te maken met de activiteiten van onze vereniging vandaar een van de redenen van mijn betrokkenheid bij de ver."DE BINNENVAART".

Genealogie of familiekunde is de wetenschap, die zich bezig houdt met de op verwantschap berustende relaties tussen mensen. Men noteert en beschrijft feiten en gebeurtenissen uit het verleden in hun onderling verband. Men voegt daar niets aan toe en laat ook niets weg.

In mijn jeugd voeren wij dikwijls langs Millingen, Speyk, Griethausen, Grieth enz. en mijn vader vertelde dan dat wij uit Griethausen kwamen en dat zijn vader een yzeren schip liet bouwen in Millingen bij de scheepsmeesters Ritzen en van Lier in 1892.

Ik vond dat wel interessant maar wist niet wat er mee te doen. Tot zo'n 20 jaar geleden toen ik van Oom Theodoor wat oude Rijnpatenten kreeg van zijn vader en grootvader en de bouwplannen van het schip uit Millingen. Toen wilde ik meer weten over mijn voorouders uit Griethausen en alles er om heen.

Ja, en toen begon het zoeken in archieven van Rotterdam, Dordrecht, Nijmegen en Cleve. Maar het meeste in het Centraal Bureau voor Genealogie in Den Haag.

Ik was begonnen alles op papier te zetten wat ik wist van mijn ouders en grootouders t.w. geboorteplaats en datum, huwelijksplaats en datum enz.

Toen naar het Centraal Bureau alwaar zoveel bronnen zijn dat je niet weet waar te beginnen. Maar de mensen daar helpen je bijzonder goed.

Men kan opvragen (als het er is) een dossier over je familie, bidprentjes, advertenties, persoonskaarten, familie-annonces enz. enz.

Men kan de registers inkijken van de Burgelijke stand, Bevolkingsregister Bijlagen Huwelijksacten of het Testamenten register.

Buitengewoon interessant om te doen en ook leerzaam wat betreft de geschiedenis van de plaats waar de familie vandaan komt. Heeft men zijn stamboom gereed (omdat er geen oudere gegevens meer zijn) mogelijk vindt men onderweg een wapen en dat kan weer nagetrokken worden in het register waar alle wapens in beschreven staan. (de HERALDIEK of wapenkunde. Met al deze gegevens kan men samenstellen: een Kwartierstaat, een Genealogie, een Stamreeks of Parenteel.

Al met al een zeer boeiende bezigheid waar je nooit mee ophoudt of klaar bent. Voor schippers is het erg moeilijk omdat deze mensen in voorons onbekende plaatsen geboren, trouwen en overlijden. Zo deed ik vondsten in Dordrecht, Druten en Millingen.

Wat is de zin van dit alles? Waarom begint men daaraan?

Nieuwsgierigheid en of interesse voor onze voorouders. Wanneer zijn zij gaan varen op de Rijn, waren zij van oorsprong boer en of visser, kwamen zij van oorsprong uit Oostenrijk zoals zovelen? Hadden zij een wapen en wat hield dit in, wat betekent het?

Genealogie is een groot vraagteken wat we bij stukjes vinden op de gekste plaatsen en als een puzzel in elkaar leggen. Allemaal vragen en nog eens vragen. Doe het nooit alleen, zorg voor kennissen die je kunnen helpen en jij hen.

Het is als een bergwandeling, je wilt altijd weten wat er achter de volgende berg is. Een mooie hobby en een erfenis voor ons nageslacht.

Informeer of er al iemand werkt aan Uw stamboom. (Bij het CBG)

Wilt U meer weten over deze bezigheid, wij zijn bereid U te helpen starten met Uw genealogie.

Een stukje scheepsgeschiedenis

door B.J. Mötter

Op 23 December van het jaar 1749 vermeldt de Pastoor van de parochie Griethuisen (bij Kleef) het volgende in het overlijdens register: "in foelix Thomas Morter in Rheno submersus, cum misere perierunt" enz.

Het drama luidt als volgt:

De ongelukkige Thomas Morter is in de Rhijn verdronken, en met ellende kwamen om twee vrouwen en het zoontje van een der vrouwen, ongeveer 2 jaar oud. Zijn broer en neef ontkwamen aan de schipbreuk.

Omstreeks 4 uur later kwamen zij in hoge stormgolven berooid stroomafwaarts aan.

De onfortuinlijke vrouwen werden opgehaald na een lange tijd. De vrouw met het kind na de schipbreuk en zijn begraven op het feest van St. Jan de Evangelist met grote droefheid en medelijden van de hele parochie.

Thomas Morter werd bij Huijsen opgehaald uit de rivier op 1 Mei en op de 2de is hij begraven.

Tot zover de vertaling uit het latijn van die tijd.

Uit dit stukje blijkt dat de familie Motter in die tijd al op het water aanwezig was.

We gaan verder naar het jaar 1862 waar op het rijnpatent van Theodoor Motter staat vermeldt dat hij bevoegd is te varen op de eenmast zeiltjalk "Maria" groot 1200 centenaar en 46 Nederlandsche ponden en wel op de gehele Rijn.

Hierna volgt nog een tweemast zeiltjalk "Maria" groot 2923 centenaar in 1869. Vervolgens de "Twee Gebroeders" waar de zoons van Theodoor op gaan varen.

In 1890 laat zoon Arnold de "Honette" bouwen en in 1891 mijn grootvader Hendrik de "Odilo".

Op 21 Januari 1891 tekende Hendrik Motter een bouwopdracht voor de bouw van een ijzeren schip groot 360 last te Millingen a/d Rijn door de bouwmeesters P. Ritzer en J. van Lier voor de somma van 21600 gulden.

Als bouwmaat werd aangehouden de Amsterdamsche = 11 duim per voet.

Dit schip had een lengte over alles van 215,5 voet en een breedte van 30 voet op het graatspant. Een holte van 7 voet en 2 duim tussen vlak en gangboord. Spanten van L 2x2,5 dm. op een onderlingen afstand van 17 dm. en voorin 12 dm.

Voorzien van twee masten (grenen) de welke de voorste een lengte had van 60 voet en een dikte van 120 dm. De achtermast eveneens van grenen had een lengte van 45 voet en een dikte van 9 dm. Een boegspriet lengte niet vermeld, dikte 10 dm. Verder hadden beiden masten ieder 2 vurenhouten hijsprietten van voldoende lengte.

Een dubbele patentlier voor en een lier achter, 2 mastlieren en 2 zwaardlieren.

Een paar eikenhouten zwaarden dik 4 dm met een lengte van 20 voet en een breedte van 9 voet.

De oplevering vond plaats op 11 December 1891 na betaling van de eindsom, waarna Hendrik Motter zijn schip snel losmaakte van de wal en stroomafwaarts liet drijven buiten het bereik van een stel deurwaarders die per koets de werft betraden om beslag te leggen.

De "Odilo" voer een tiental jaren met zijn masten en zwaarden die toch plaats moesten maken voor de sleepboot.

Hendrik Motter ging in 1921 aan de wal (Nijmegen) en zijn zoon Gerard (mijn vader) kreeg de "Odilo". Zijn broer Theodoor had de "Martin" die in 1912 gebouwd was bij de Scheepswerf Fuik te Rotterdam.

De "Odilo" voer de WO 1 en de crisisjaren door met de nodige ellende en acht stuks opgroeiende kinderen. Daarop volgde de WO 2 die we meemaakten in Duitsland want we waren verplicht verhuurd aan Fendel.

Ook die periode liet de nodige lidtekens achter.

In de jaren 50 werd de "Odilo" verkocht naar Duitsland en kocht Gerard de "Martin" van zijn broer. De "Odilo" ging over in handen van een mijn-explootatie onder de naam "Angelica". Hern Huhter werd de eigenaar.

Eind 70 jaren werd hij toch weer gezien in Amsterdam, verbouwd en mogelijk nu gesloopt.

Dit is dan een stukje scheepvaartgeschiedenis. Het schip dat drie oorlogen doorstond, dapper meedeed met de evolutie van deze tijd en roemvol eindigden.



sLs **ODILO** 23 04723
 G.J. Mötter, Rotterdam
 1891 v. Lier & Ritzer, Millingen
 728 ton 62,98 x 8,68 x 2,09 m

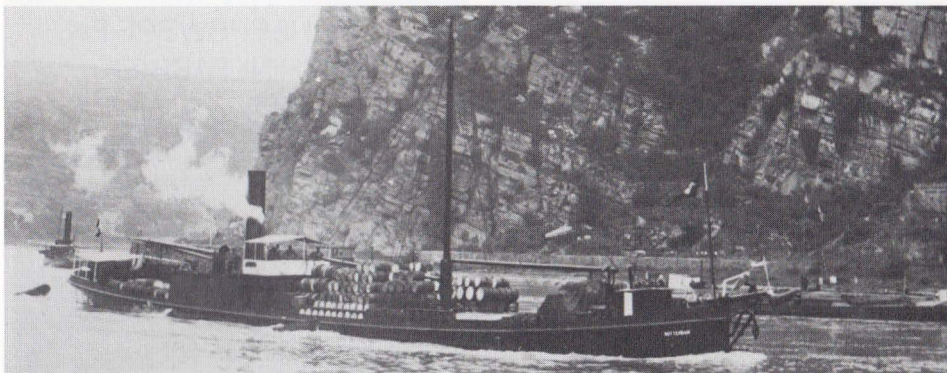
foto verz: Ben Mötter



WILLEMSTAD, Volkeraksluizen

Willemstad - Volkeraksluizen

foto verz: Leo Schuitemaker



sVs ALLEMANNIA

NV. Reederij v/h J.H. Koenigsfeld, Rotterdam
1891 Mainz Kastel
737 ton 63,20 x 8,15 m 330 ipk

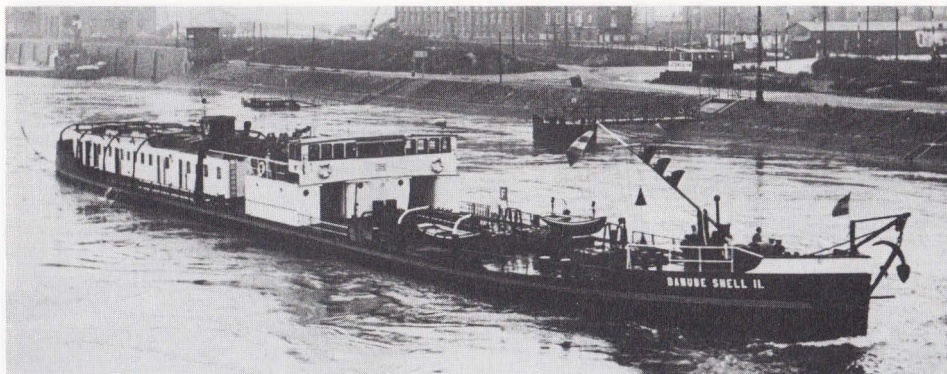
foto verz: Leo Schuitemaker



mTs CORMORAN

Tankschiff AG, Basel
1931 Chr. Ruthof, Mainz Kastel
792 ton 64,78 x 8,14 x 2,73 m 375 pk

foto verz: Leo Schuitemaker/neg. Wilk



mSb DANUBE SHELL II

NV. Internationale Riviertankscheepvaart Mij, Rotterdam
1933 Ganz, Budapest
77,56 x 10,09 x 1,90 m 2 x 600 pk

foto verz: Gunter Dexheimer/neg. Wilk



sLs FLOSSHILDE

NV. Nederlandsche Rijnvaart Vereeniging, Rotterdam
1925 v/d Giessen, Krimpen a/d IJssel
1346 ton 80,08 x 9,50 x 2,52 m

foto verz: Leo Schuitemaker



sLsb KARL SCHROERS V

Karl Schroers, Duisburg
1899 L. Smit & Zoon, Kinderdijk
40,50 x 7,30 x 2,40 m 2 x 450 ipk

foto verz: Leo Schuitemaker



Sleepvaart op de Duitse kanalen

foto verz: Leo Schuitemaker



Wachtende sleepboten te Duisburg

foto verz: Leo Schuitemaker



Wachtende sleepschepen te Rotterdam

foto verz: Leo Schuitemaker

Bemanningsvoorschriften

door Bertus van de Akker a/b ms. Marga

Laatst kwam ik een stukje tegen in en of ander vakblad, dat handelde over bemanningsvoorschriften. Nu is dat een vrij saai onderwerp, maar toch kan er voor menig schipper erg belangrijk zijn. Al lezende schoot mij opeens een voorval te binnen, waardoor dat artikel voor mij een bijzondere dimensie kreeg. Ik herinnerde mij opeens dat ik in mijn loopbaan als schipper daar ook mee te maken kreeg.

Als 18 jarige voer ik destijds als schipper op een motorscheepje met zelflosser, hetgeen luisterde naar de toepasselijke naam "LASTDRAGER", hetwelk toebehoorde aan een gerenomeerde zand-, grind- en bouwmaterialenhandel in Amsterdam-Buiksloot. Ik was dus zetschipper op %-basis en bevoer het motoraakscheepje met mijn vriend. In naam was ik de schipper maar daar was aan boord weinig van te merken want mijn vriend was zeker zo ijverig als ik. Het was voor de voortstuwing aangewezen op een 16 pk Deutz-Bronsmotor. Wij bevoeren hiermee de Nederlandse wateren met veel bravour.

Het was 1939 en wij kregen van de firma opdracht om een leverantie te verzorgen met drie schepen van hoogovenslakken van IJmuiden-buitenhaven naar Broek in Waterland voor wegenbouw. Het was een leuk dorp gelegen in het vlakke polderland.

Nadat we 14 dagen daar steeds heen en weer gevaren waren zat de helft van het aantal reizen erop, en wat gebeurde er: De mobilisatie werd uitgeroepen. Mijn vriend die net zijn dienstplicht voltooid had moest onder de wapenen, en ik was mijn hulp kwijt. En mijn matroos richting Grebbeberg de brave! vol vuur om die horde daar een halt toe te roepen.

Om nooit opgehelderde reden had men mij niet nodig dus voer ik vrolijk verder, want het leven ging door.

Maar ik mocht in IJmuiden de sluis niet door, want daar moest men volgens de bemanningsvoorschriften met twee man/vrouw aan boord zijn. Gelukkig voor mij kwam een bevriende schipper bij de sluis, die dat probleem al eerder had zien aankomen, en in zijn vrije tijd daar het nodige aan gedaan had, want daar waren vijf kinderen aan boord in diverse maten. Hij leende mij een matroosje tegen vergoeding voor de ledige heen zowel terugreis door de sluis.

Het lossen met de zelflosser in Broek in Waterland was geen probleem want daar was iemand die, alweer tegen vergoeding, hielp bij lossing in een trechter.

Maar al met al een vervelende toestand bij de Rijkssluis.

Zaterdag lag ik met het scheepje in Amsterdam en ik mag altijd graag naar de rommelmarkt gaan. En daar lag de oplossing van mijn probleem, een levensgrote vrouwelijke etalagepop. Op mijn vraag wat dat geval moest kosten zei de koopman: "Voor jouw vijf gulden want er is een arm af". "Zie zo", dacht ik van het sluisprobleem ben ik af.

Omdat mijn tante in tweedehands kleding handelde kreeg ik van haar een jurk, schoenen, een sjaal en een mal rond hoedje, kousen, poeder en lipstick om het geheel aan boord op te tuigen. Van een oude theedoek maakte ik een mitella. De pop werd netjes in een hoek van de stuurhut gedrapeerd en laat nu die rotsluis maar komen gniffelde ik bij mijzelf. Althans dat dacht ik. Het ging precies zes reizen goed toen moest ik bij de hoofdsluismeester in zijn kantoor komen. "Schipper", zei de man: "Ik adviseer je om met die vrouw die jij aan boord hebt maar eens naar een arts te gaan, want volgens mij zit daar weinig leven in".

Gelukkig voor mij zag hij de humor er van in en kwam er zonder procesverbaal van af. Het karwei was bijna klaar en mijn matroos overleefde de Grebbelinie en zo kwam alles weer goed.

Zo ziet men maar bemanningsvoorschriften waren er toen ook en zullen nog wel even blijven.



foto verz: Leo Schuitemaker



foto verz: Leo Schuitemaker



mPs SWITZERLAND II

Scylla Tours AG, Basel
 1991 Van Eijk Scheepsbouw BV,
 Sliedrecht
 107 pass. 100 x 11,10 x 1.20 m
 2 x 750 pk

foto: Hans Schuitemaker



Heden en verleden in Rotterdam

foto: Leo Schuitemaker