

Nieuwsbrief

Van het bestuur

In de Algemene Bestuursvergadering van 23 juni heeft het bestuur zich onder meer gebogen over de vraag hoe verder te gaan met Zeemanshoop. Het Dagelijks bestuur heeft een analyse gemaakt van de huidige toestand van het College en zijn er mogelijkheden geschetst om Zeemanshoop weer een plek te geven in de maritieme omgeving. Het Algemeen Bestuur is van mening dat, gezien de leeftijdsopbouw van het ledenbestand, wanneer alles bij het oude blijft dat op relatief korte termijn het einde van Zeemanshoop zal betekenen. Het Algemeen Bestuur heeft ruimte gegeven aan het Dagelijks Bestuur om op basis van de analyse en de voorstellen, beleid voor de komende jaren uit te stippen. Voor de korte termijn is daaruit als leidraad gekomen:

1. Een platform worden als ontmoetingspunt voor professionals en belangstellenden binnen het maritieme cluster Zeevaart
2. Het financieel ondersteunen van laagdrempelige maritieme projecten
3. Muntplein 10 beschikbaar stellen voor bijeenkomsten, presentaties en exposities op maritiem gebied
4. Het verzamelen, rubriceren en toegankelijk maken van relevante artikelen uit maritieme tijdschriften en die van het internet
5. Ledenwerving in het maritieme cluster, vooral onder jongeren

Uitgangspunt blijft dat het College een vereniging is en dienst kan doen als platform om Nederlandse Maritieme belangen te behartigen en te

faciliteren in de ruimste zin van het woord.

Op basis hiervan zullen beleidsvoornemens worden uitgewerkt die besproken zullen worden in de Algemene Bestuursvergadering van 1 september. Het uiteindelijke beleidsplan met analyse, mogelijkheden en beleidsvoornemens voor de korte en lange termijn zullen aan de leden worden voorgelegd. Het meest aangewezen moment hiervoor is de Algemene Ledenvergadering, maar gezien de huidige omstandigheden zal wellicht gekozen worden voor een andere aanpak.

sociëteitsbijeenkomsten, zijn de leden over het algemeen terughoudend om te komen. Elkaar ontmoeten op een buiten locatie heeft de voorkeur, maar de eisen die gesteld worden aan horecagelegenheden - twee aan twee aan een tafeltje, geen geloop, 1,5 meter afstand houden - roepen vraagtekens op over de gezelligheidsfactor. Het bestuur zal de ervaringen van de 14de en 28ste juli evalueren en tezamen met de gehele corona-toestand in het land zal bekeken worden hoe verder te gaan.

Coronaproof sociëteit op 14 juli



Coronabeleid

Voor wat betreft het Coronabeleid heeft u gemerkt dat Zeemanshoop weer voorzichtig begonnen is met de sociëteit. Ook al verruimt de overheid de beperkende maatregelen inzake bijeenkomsten, het blijft aan ieder persoonlijk om af te wegen wat wel en niet verantwoord is. Gezien de reacties op de uitnodiging voor de

AGENDA

Voor 28 juni kunt u zich nog aanmelden voor een sociëteitsbijeenkomst met maximaal 20 personen. Aanmelden bij de secretaris.

Contributie

Denkt u nog even aan de contributie voor Zeemanshoop?

Op 10 juli hadden **80 van de 367** leden de contributie nog NIET overgemaakt. Wilt u aub nog even checken of u bij die 80 hoort?

De contributie bedraagt €17,50 per jaar. Mocht u dit bedrag, meer mag ook, nog niet hebt overgemaakt dan kan dat op rekening :

NL49 INGB 0000 589 383 tnv Koninklijk College Zeemanshoop met vermelding van uw naam. Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-code **INGBNL2A**.

KCZ Artikelen

De volgende KCZ artikelen zijn nog te



verkrijgen bij het secretariaat:

Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 10,-



Margrietspeldje - € 17,50



Pet - € 15,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, ¾ kleeds - op aanvraag



Idem, 80 x 120 cm, 1½ kleeds - op aanvraag

Jubileumboek 150 jaar Zeemanshoop

door Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 108 pagina's - € 17,50

Leden van Verdienste



Lourens Visser

Naast de mogelijkheid om leden te benoemen tot erelid vanwege zijn uitzonderlijke verdiensten, heeft het Bestuur gemeend om daarnaast ook Leden van Verdienste te kunnen benoemen. Men vond dat als eersten hiervoor in aanmerking kwamen wel Lourens Visser en Wim Grund waren. Tijdens de bestuursvergadering van 23 juni zijn **Wim Grund** en **Lourens Visser** benoemd tot "Lid van Verdienste". Voorzitter Jim Vink memoreerde dat de grote inzet van deze twee personen, na de bestuurscrisis, ervoor gezorgd heeft dat Zeemanshoop nog drijvende is en nu een nieuwe koers kan uitzetten. Alle zaken die door moeten gaan werd praktisch door deze twee mensen gedaan. Mails werden beantwoord en verstuurd, er moest gepraat worden met de VVE, de financiën moesten beheerd worden, verzekeringen geregeld en nog veel meer. Er zijn heel veel uren in gaan zitten en de uitkomst was ongewis. Maar het is allemaal gelukt en ik denk dat Zeemanshoop weer op de goede weg is. Lourens heeft het stokje inmiddels overgedragen aan de nieuwe penningmeester Sylvia Tervoort. Dit was dan ook zijn laat-



Wim Grund

ste bestuursvergadering en in zijn afscheidswoord zei hij dan ook het volste vertrouwen te hebben in de toekomst. Het was een zwaar jaar, maar het was het zeker waard. Wim Grund blijft nog deel uit maken van het huidige bestuur en als bibliothecaris en als onbezoldigd huismees-ter. De motivatie van Wim om zijn schouders eronder te zetten was het nuchtere feit dat hij "zo'n mooie club niet verloren wilde laten gaan". En daar kunnen wij ons bij aansluiten. Jim overhandigde hen namens het bestuur een envelop met inhoud.

Stappen in Japan

door Johan Karels

Stappen deden we natuurlijk ook in Japan. Maar in de 70er jaren moest je de pecunia hier goed in de gaten houden want alles was schreeuwend duur. Gewone bars waren voor ons niet weggelegd. Bij de meeste bars stond 'Japanese only', en je kwam er dan ook niet in. Over discriminatie gesproken! Maar afgezien daarvan was het ook niet te betalen. Voor een biertje betaalde je rustig fl 10,-. Een nadeel van de echte Japese bars was, dat er natuurlijk geen hond Engels sprak. Alles moest dus met handen en voeten. Alleen het bestellen van bier leverde geen problemen op. 'Biru kudasai' en het opsteken van het juiste aantal vingers leverde altijd de gewenste hoeveelheid bier op. Maar in de echte Japanse gelenheden werd je een beetje de tent uitgekeken. Alleen met een pakje zware shag kon je het ijs nog wel breken. Als je een shagje aan het draaien was, keken alle Japanse barbezoekers belangstellend toe. Dat kenden ze helemaal niet. Als je hen dan uitnodigde om het ook een keer te proberen, waren ze er als de kippen bij. Het kostte je wel een pakje shag op een avond, maar je had wel vrij drinken. En shag was aan boord weer heel goedkoop.

Chinatown

Meestal kwamen we in Chinatown

terecht. Daar waren genoeg kleine barretjes waar animermeisjes hun uiterste best deden om je van je Yens af te helpen. Meestal kon je de conversatie van tevoren uittekenen.....

'Where you from?'

'Holland'

'Ahhhh Horranda neh.....'

'You from ship?'

'Yes, Straat Hong Kong'

'Ah so deska Stratu Hongkongahh'

'First time Kobe? ... How long you stay?'

En dan kwam het hoge woord eruit;

'You buy me drinky?'

Als je er niet op in ging was alle belangstelling snel over. Maar als je wel even met haar wilde kletsen, dan moest je een 'whisky' voor haar bestellen voor de prijs van fl 10,-. Uiteraard was dit een glaasje koude thee, maar niemand deed daar moeilijk over. Met sommige meiden of mamasans kon je echt wel lachen. Het was dan de kunst om de periode tussen de damesdrankjes zo lang mogelijk te rekken, want anders was je een vermogen kwijt. Uiteraard kon je ook met de dames mee, maar dan moest je ze uitkopen. Het bedrag was afhankelijk van de tijd die ze nog



Foto Karsten Petersen

zouden kunnen werken die avond. Kortom, om 8 uur 's avonds was ze duurder dan om 11 uur 's avonds.

De barretjes waren naar Nederlandse maatstaven 'micro'-barretjes. Er was meestal net genoeg plaats voor vier barkrukken, een tafeltje en een jukebox. 'Blue light Yokohama' was een nummer 1 hit in die tijd. De bars waren altijd raamloos en 's winters rook het naar petroleumkacheltjes. De toiletten waren een hoofdstuk apart. Als ik geluk had kon ik, met mijn 1.92 m en mijn 115 kg, zijdelings naar binnen schuiven, maar dan moest ik geen erectie hebben. Grappig was de stortbak in de vorm van een wasbakje. Die hing op heuphoogte en het water dat gebruikt werd om de stortbak weer te vullen kon je gebruiken om je handen te wassen. Twee vliegen in één klap. Je handen waren schoon en het spoelwater rook naar zeep.

Contact

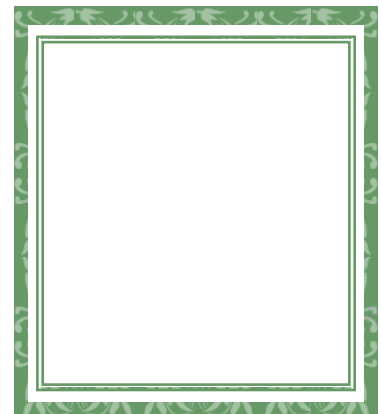
Voor specifieke zaken is het dagelijks bestuur bereikbaar op de volgende e-mailadressen:

De voorzitter op voorzitter@zeemanshoop.nl

De secretaris op secretaris@zeemanshoop.nl

De penningmeester op penningmeester@zeemanshoop.nl

Algemene vragen, suggesties en wat al niet, kunt u versturen naar info@zeemanshoop.nl



Sluizen in IJmuiden

door Johan Karels

Veel Nederlanders denken dat IJmuiden een oude vissersplaats is zoals Katwijk of Scheveningen. Niets is minder waar. IJmuiden is pas ontstaan bij het doorgraven van de duinen (Holland op zijn smalst) voor de aanleg van het sluizencomplex dat toegang geeft tot het Noordzeekanaal. In 1852 gaf de gemeente Amsterdam de opdracht om de mogelijkheid te onderzoeken voor de aanleg van een korte verbinding naar de Noordzee. Naar goed Hollands gebruik duurde het tot 1876 voordat het werk voltooid was. Maar toen lag er dan ook wel wat. De **Kleine sluis** en de **Zuider sluis** met een afmeting van wel 120 meter lang en 18 meter breed. In 1876 werd het complex door Koning Willem III officieel geopend met veel ceremonieel vertoon. De sluis had 1,5 miljoen gulden gekost en was de grootste ter wereld.

In 1885 bleek al dat de sluis niet groot genoeg was omdat er steeds meer schepen kwamen met een lengte tot 150 meter. Er moest dus een nieuwe sluis komen. Om de schepen niet te veel bloot te stellen aan een zware zeedeining werd de sluis 470

meter meer landinwaarts aangelegd, 680 meter verder landinwaarts te liggen, mede om de toegang tot de haven van de Hoogovens niet te hinderen. Om grote schepen komend vanuit zee zonder veel hinder voor de sluis te krijgen werd besloten een nieuw toeleidingskanaal te graven; het fort kwam daarmee op een eiland te liggen. Voor het afsluiten van de sluis werd voor roldeuren gekozen. De drie deuren kregen elk een lengte van 53,5 meter, waren 7,3 meter breed en 20 meter hoog. Vanwege het hoge totale gewicht van circa 1.175 ton werden de deuren vanuit Rotterdam over zee naar IJmuiden

het schutten van het stoomschip Koningin Wilhelmina van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. In 1899 waren alle werkzaamheden voltooid. De sluis had 5,8 miljoen gulden gekost en was, tot de opening van de sluizen van het Panamakanaal in 1913, de grootste ter wereld.

De **Middensluis** voldeed al spoedig niet meer aan de eisen van de moderne scheepvaart, met zijn steeds groter wordende schepen. Vanaf 1909 werd al gezocht naar oplossingen om voor grotere schepen de vaart naar Amsterdam mogelijk te maken. In 1921 werd besloten tot de bouw van de **Noordersluis**, welke in 1928 gereed kwam. Dit was een sluis met een afmeting van 400 meter lang, 50 meter breed en 15 meter diep. Het buitenfront van deze sluis kwam weer

versleept. De eerste deur kwam daar in 1927 aan. Op 29 april 1930 was de officiële opening van de sluis door Koningin Wilhelmina. Pas vanaf 1960 kon de sluis optimaal worden gebruikt nadat het Noordzeekanaal was verdiept en verbreed. De sluis heeft 20 miljoen gulden gekost en was weer de grootste ter wereld.

Op 29 juni 2020, is het uitgraven van de sluiskolk van de nieuwe zeesluis in IJmuiden gestart. De sluiskolk, het gedeelte van de sluis waar straks de schepen varen, ligt nu nog vol met zand. De komende maanden wordt hier 600.000 m³ zand verwijderd om te komen tot een diepte van 18 m. Om ruimte te bieden aan steeds groter wordende zeeschepen wordt sinds 2016 in IJmuiden gewerkt aan de bouw van de grootste zeesluis ter wereld. De nieuwe sluis wordt 500 m lang, 70 m breed en 18 m diep. De

bovenkant van de Velserverskeerstunnel (inclusief bescherm-schil) op het diepste punt van het verticaal tracé is gelegen op NAP-17,34 m. Die van de spoortunnel op NAP -16,38 m. De nieuwe sluis wordt zo'n 18 meter diep. De maximale diepgang op het Noordzeekanaal en in de sluizen is 13,72

meter of 45 voet (gemeten in zout water) Door de nieuwe zeesluis dieper te maken dan de Noordersluis heeft de scheepvaart minder of geen last van laagwater. Dit vermindert de wachttijd. De bodemdiepte (15,5 meter onder NAP) en ook de maximale diepgang van schepen op het Noordzeekanaal veranderen niet. Aannemersconsortium OpenIJ bouwt de nieuwe zeesluis in opdracht van Rijkswaterstaat. Naar verwachting wordt de sluis begin 2022 in gebruik genomen De sluis gaat een kleine miljard Euro kosten, maar dan is hij voorlopig wel weer de grootste ter wereld.



<https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Harry van Reeken

Je vaart, je ziet de sterrenhemel, je denkt na'

door Joke Mat

'Dit ben ik! Iedereen heeft verschillende identiteiten. Hoe worden we wie we zijn? Deze week: Siep Konijn (80), die naar zee ging tegen de wil van zijn vader. Na negen jaar op de grote vaart koos hij toch voor een leven aan wal.

'Ik was altijd al avontuurlijk. Een jeugdvriend van mijn moeder was missionaris op Timor. Die kwam langs, ik was zes of zeven. Meteen wou ik ook naar de missie. Mijn schoolcarrière was niet zo florisant. In de zomer spijbelde ik nogal eens met een vriend. Met een bieboek gingen we in de buitenlucht liggen. Zo heb ik de levens van alle poolreizigers gelezen.

„Van het lyceum werd ik afgestuurd. Een tijdje werkte ik op het land en haalde toen de ULO met mijn hakken over de sloot. Eigenlijk wou ik vliegenier worden, straaljagerpilot. Je had die Gloster Meteors die laag overvlogen, dat sprak mij aan. Maar het mocht niet. Toen hoorde ik van iemand dat je een beurs kon krijgen voor de Zeevaartschool.

„Mijn vader vond het niks, dus mijn moeder ook niet. Geleidelijk zag ze wel dat ik het graag wilde. Ik kreeg haar zover dat ze handtekeningen zette voor de studiebeurzen. Die bleken al op te zijn, maar ik kon met een renteloos voorschot van College Zeemanshoop naar de Zeevaartschool. Tot de Kerst kreeg ik de kans om me te bewijzen. Ik ben keihard gaan werken.

„Mijn vader had gewild dat ik bij hem in de zaak kwam. Hij was radio- en fietsenmaker. Ik was de oudste van zeven kinderen. Gemakshalve heb ik gedacht: na mij komt nog wel een zoon, en nog een. Iemand van **Zeemanshoop**

kwam mijn vader vragen wat hij tegen varen had. 'Daar ken niks van komme', zei mijn vader. Hoeren en snoeren, dat was het. Nog een paar maanden heeft hij lichte wrok gekoesterd.

'Negen jaar heb ik gevaren bij de koopvaardij. Eerst op Oost-Afrika en de Perzische Golf, later op Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland. Dat land, daar was ik verliefd op. Mooie natuur. Mooie vrouwen ook. Ik zat een keer aan tafel met een collega, een stugge Fries. Ik zeg: 'Arie, ik ben verliefd'. Hij zegt: 'Alweer?' In elke stad een andere schat, zo was het wel een beetje. Voor de rest waar je, zie je de sterrenhemel, denk je na over wat je beleeft.

„Op mijn 28ste ben ik gestopt. Het nieuwtje was eraf en een leven lang op zee zag ik toch niet zitten. Aan wal kwam ik mijn geliefde tegen, Marina. Een jaar of acht stond ik als wiskundeleraar voor de klas. Later haalde ik mijn lesbevoegdheid Engels en kreeg een baan als leraar Engels op de Zeevaartschool. Na mijn pensionering heb ik nog jaren scheepvaart-Engels gegeven bij de Nautische Verkeersdienst en de Italiaanse kustwacht.

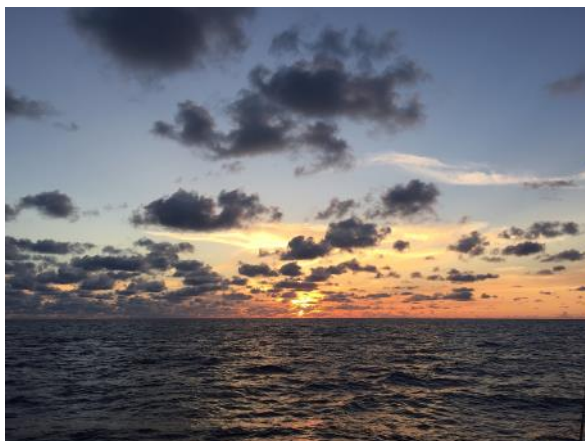
'Ik heb drie lieve kinderen. Een is hetero, twee zijn homo. In mijn jeugd bestond dat niet. Natuurlijk bestond het, maar niet in mijn bele-

ving. Een van mijn eerste schepen was een groot vrachtpassagiersschip. Daar zaten veel homo's op. Zo ontdekte ik dat het bestond. Moeilijk te accepteren vond ik het niet. Ouders die daaronder gebukt gaan hebben dan zelf een rotleven, en ze maken het ook rot voor hun kind.

„In 2012 kreeg ik longkanker. Ik rookte nog, stiekem af en toe een sigaartje. Je hebt mazzel als je het redt. Ik kreeg vier chemokuren, 31 bestralingen, de volle mep. Ik zag gigantisch op tegen de vierde chemo. Die heb ik niet meer nodig, zei ik tegen mijn oncoloog. Hij zei: ga even een blokje om. Hij wist dat ik door de zure appel heen zou bijten. Je wilt niet dat je kinderen later zeggen: papa kon het niet meer aan.

„Ik had een goede conditie. Daar ben ik mijn best voor blijven doen. Wandelen, buiten zijn, tuinieren. Ik zit op sloeproepen, een zeevaartschoolsport. Met onze sloep Piet Haverkamp, genoemd naar een groot Nederlands zeevaartkundige, deden we in 2015 mee aan de Vogalonga in Venetië, en afgelopen najaar weer aan de Grachtenrace Amsterdam.

„Ik denk wel dat ik nieuwsgierig ben. Vaak denk ik: nu ben ik zo oud, maar dit had ik nog niet meegeemaakt. Laatst ben ik voor het eerst gaan kanoën met Strava, een app waarop je kunt zien waar je heen bent gevaren. Ik kon precies zien waar ik de wal indook om naar een vogelnest te kijken.”



Met toestemming overgenomen uit NRC Media, 14 mei 2020



H.K.H. Prinses Margriet
Beschermvrouw
Zeemanshoop



Bezoek onze site op
www.zeemanshoop.nl

Colofon:

De Nieuwsbrief verschijnt een aantal keren per jaar en wordt via E-mail verspreid. Toezending papieren uitgave alleen op verzoek.

Uitgave: Secretariaat KCZ
secretaris@zeemanshoop.nl

Redactie:
Bert van Leersum
Johan Karels
Wim Grund

Bijdragen van leden

Bijdragen van leden aan deze Nieuwsbrief (op het maritieme vlak) zijn welkom. De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen te weigeren, in te korten en/of te redigeren. Overname van artikelen zijn toegestaan met bronvermelding.

Scheepsrampen en Jappenkampen

De 'oud-zeeman op de grote vaart' Cor Boot (1919-2005) overleefde bombardementen, scheepsrampen en Jappenkampen maar vertelde tijdens zijn naoorlogse loopbaan, en daarna, weinig over de ontberingen en ellende die hij moest doorstaan, zoals bij velen van zijn lotgenoten. Zijn zoon Hendrik Boot ging op zoek en vond antwoorden op vele vragen. Boeiend schrijft hij over deze geschiedenis, de misdadige en ontkennde agressie van Japan, de strategieën van grootmachten en hoe Indonesië een feit werd. De auteur plaatst en illustreert de gebeurtenissen rondom zijn vader voortdurend in breed perspectief aan de hand van talloze in hoofdzaak Nederlandstalige bronnen. Leven en dood in de kampen, die waar zijn vader ook is geweest, wordt uitputtend belicht. Instituten, boeken, artikelen en internetadressen staan achterin dit 400 pag. rijk geïllustreerde boek nauwkeurig verantwoord.



De 18 jarige Cor Boot uit Hellevoetsluis gaat in 1937 als assistent machinist naar zee bij de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' met het ms Poelau Laut. Nazi Duitsland en Imperialistisch Japan zijn op oorlogspad en binnen enkele jaren veranderen de wereldoceanen in slagvelden. In oktober 1939 vertrekt Cor met de Christiaan Huygens uit Amsterdam niet bevroedend dat hij voorlopig niet meer zou thuisvaren. In mei 1941, inmiddels 4e machinist, maakt een Duitse torpedo voor de Westkust van Afrika een einde aan de reis van zijn schip, de Wangi Wangi. Aan wal gekomen volgt een overlevingstocht van zes weken door de snikhete jungle van Monrovia en Sierra Leone naar Freetown. Per schip en via Kaapstad komen de schipbreukelingen uiteindelijk in december 1941 terug in Nederlands Indië. Hier begint de verschrikking eerst echt. Pearl Harbour, de Japanse opmars in Zuid Oost Azië, Slag in de Javazee, de Val van Java, pogingen te ontsnappen met de laatste schepen uit Tjilatjap mislukten. De internering van Europeanen laat niet lang op zich wachten. Mannen, vrouwen en kinderen worden opgesloten in kampen. Het ene is nog slechter dan het andere, met honger, ziekte en vernedering. Cor zit gevangen op Java in een werkkamp Kesilir (Malang), Banjoebiroe, Tjikoedapateuh (Bandung) en het Cycle Camp in Batavia. In de loop van 1944 hebben de Jappen weer andere plannen voor hem, hij wordt op transport gesteld met de Junyo Maru, bestemming onbekend, te midden van 6.500 man. Nederlanders, Amerikanen, Australiërs en vele duizenden Indonesiërs (romusha's) alles onder onmenselijke omstandigheden. Het schip wordt onder Sumatra's westkust getroffen door een Britse torpedo, een drama waarbij ruim 5.600 mensen kansloos het leven laten. Cor komt aan land, waar blijkt dat hij alsnog op transport wordt gesteld naar de slavenarbeid van de Pakan Baroe dodenspoorweg.

Op 8 januari 1946 komt hij aan in IJmuiden met de Almanzora nadat hij met het troepen-schip Nieuw Amsterdam naar Southampton was gebracht. Cor Boot ging zonder veel omhaal weer naar school en naar zee, huwde en kreeg twee kinderen. Hij is bijna 25 jaar hoofdwerktuigkundige geweest bij de Mij 'Nederland' en Koninklijke Nedlloyd.

'Scheepsrampen en Jappenkampen' verschijnt begin juli. Prijs van het boek is € 29,50, excl. verzendkosten van € 6,25. Bestellen kan door contact op te nemen via boekboot@outlook.com