

Nieuwsbrief

Van het bestuur

Door covid-19 gedicteerd, vond de laatste bestuursvergadering op 10 november langs elektronische weg plaats. Webmaster Johan had voor het kernkabinet van vier personen geregeld dat we elkaar via Zoom Meeting konden zien en spreken. Bij wijze van proef probeerden we 's morgens de verbinding uit en uw secretaris werd op slag enthousiast. Prima beeld en geluid deed alle weerzin tegen digitale communicatie ter plaatse verdampen... totdat 's middags het moment suprême aanbrak. Eerstens duurde het een half uur voor er verbinding tot stand kwam. En toen het eenmaal zover was, bestond de 'verbinding' na korte tijd nog slechts uit beelden die op het scherm af en toe in beweging kwamen, terwijl het geluid geheel afwezig was. De weerzin was weer even snel terug als waarmee het 's morgens verdwenen was. Wim en uw secretaris (op kantoor) konden Constant per mobiele telefoon bereiken die het geluid vervolgens met enige vertraging overbracht. Op het moment dat een van ons begon te praten, kreeg hij een paar seconden later in de gaten dat er zinnen van zijn gesprekspartner onderweg waren. Dan viel er een stilte die beide sprekers tegelijk wilden invullen, een stilte die vervolgens weer enige tijd nodig had om de ander te bereiken, enzovoort. Babylonische omstandigheden dus en geen elektronisch opperwezen in de buurt om de weg te wijzen. VHF-ervaring deed ons echter zonder overleg overstappen op het welbekende 'over' aan het eind van onze betogen. Dat loste de telefonische chaos effectief op, maar Johan in Alphen, die wel in beeld was en met Constant in Marum kon communiceren, hoorden we niet in Amsterdam. Toch kon hij op een of andere manier via de telefoon van Constant horen wat we op het kantoor te berde brachten. Al met al werd het een snel verloopende vergadering.

Wat namen we zoal door? Constant neemt als vicevoorzitter voorlopig het voorzitterschap waar en Daan het penningmeesterschap. De taakverdeling is daarop afgesteld. Bestuurlijke omgangsregels zijn vastgelegd in een convenant. Functieomschrijvingen en functieprofielen zijn gemaakt voor (nieuwe) bestuursleden. Van gedachten is gewisseld over invulling van de vacatures in relatie tot de beleidsvoornemens die gemaakt zijn. Naast publieke organisaties zijn er instellingen als het



Constant Herfst—voorzitter a.i.

Vaderlandsch Fonds, het Admiraal van Kinsbergenfonds, de Prins Hendrik Stichting en vele andere respectabele instellingen die elk in hun eigen richting, hun draai hebben gevonden in de moderne tijd. Veelal zijn zij onopvallend actief door middel van het beschikbaar stellen van bijdragen aan maritiem georiënteerde projecten. Zeemanshoop beschikt als één van de weinige instellingen over een eigen pand met zaal.

Naast de bibliotheek en de sociëteit voor eigen leden (eens gaat dat weer gebeuren.....!) heeft het College een koers uitgezet richting het bevorderen van kennis middels het houden van voordrachten, het faciliteren van maritiem georiënteerde bijeenkomsten van derden en het financieel ondersteunen van instellingen die zich richten op het verbeteren van het welzijn van zeelieden. Samenwerking met genoemde fondsen en andere maritiem georiënteerde organisaties als musea, zeevaartopleidingen en maritieme historie ligt daarbij voor de hand.

Mogelijkheden liggen er genoeg om Zeemanshoop weer een rol van betekenis te bezorgen in de moderne maritieme omgeving. Voor aanvulling van het bestuur is Zeemanshoop dan ook op zoek naar innovatieve geesten met bestuurlijke ervaring - bij voorkeur werkzaam in die maritieme omgeving - die op creatieve wijze mede vorm willen geven aan nieuwe invullingen van de thans bijna tweehonderd jaar bestaande doelstellingen. Bij al die plannen in ontwikkeling krijgt de ledenwerving bijzondere aandacht. Mochten er leden zijn die deze uitdagingen mede vorm willen geven, al of niet vanuit het bestuur, laten zij zich dan melden.

Zodra het weer kan, wordt er in het nieuwe jaar een Ledenvergadering uitgeschreven. In de eerste plaats om verantwoording af te leggen over het gevoerde beleid en wellicht kunnen er kandidaten worden voorgesteld voor invulling van de vacatures in het bestuur.

AGENDA

Tot nader bericht zijn er geen activiteiten.

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie bedraagt €17,50 per jaar. Voor bedrijfslidmaatschappen bedraagt de contributie € 75,00 per jaar. Een hoger bedrag mag natuurlijk ook. U kunt uw contributie overmaken 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 : **ING-BNL2A**.

Zeemanshoop artikelen

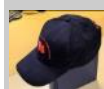
De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



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, 3/4 kleeds - op aanvraag

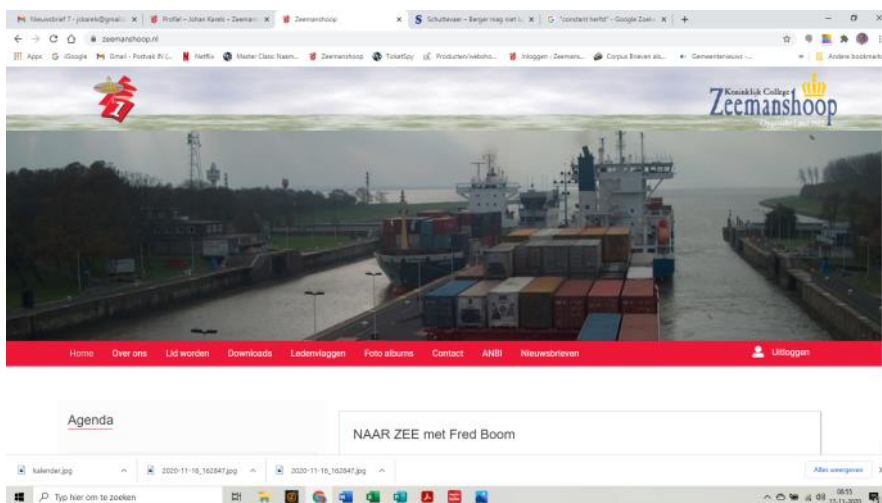
Idem, 80 x 120 cm, 1 1/2 kleeds - op aanvraag



Jubileumboek 150 jaar Zeemanshoop door Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 108 pagina's - € 17,50

Ook zijn er nog enkele kalenders 2020 te verkrijgen € 10,-

Website en Smoelenboek



In de vorige Nieuwsbrief is gevraagd of er belangstelling is om ander leden van Zeemanshoop beter te leren kennen. Hierop zijn positieve reacties binnengekomen, dus we gaan dit doorzetten.

Nieuwe website

Velen van u zullen misschien ooit een blik op de website van Zeemanshoop geworpen hebben, maar het is zeker geen dagelijkse routine. Toch is de site de moeite waard. Alhoewel de website er ogenschijnlijk hetzelfde uitziet als voorheen, is er wel een compleet nieuwe 'machiniekamer' in gebouwd. Maar ook de inhoud is helemaal up-to-date geworden. Als er nieuws is over of rondom Zeemanshoop, kunt u dat daar vinden onder de kop "Nieuws". Ook zijn alle tot nu toe verschenen Nieuwsbrieven daar te vinden, evenals de toegang tot de index van de bibliotheek.

Ook is een groot aantal interessante links te vinden met aan de scheepvaart gerelateerde websites waaronder een webcam van de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland (als de heimwee naar het varen u te machtig wordt.....).

Binnenkort krijgt u een inlognaam en kunt u een wachtwoord aanmaken. Daarna kunt u uw eigen profiel aanmaken, waarin u het een en ander

over uw vaarverleden en over uw carrière, hobby's, interesses enz. kunt opnemen. U kunt zelf aangeven wat de andere leden van u mogen weten en of men contact met u mag opnemen.

In het systeem zit ook een forumfunctie. Wij denken dat de belangstelling hiervoor niet al te groot zal zijn, maar de mogelijkheid bestaat om met andere leden van gedachten te wisselen. Zelf denk ik dat het bestaande forum van Kombuispraat.nl een veel bredere doelgroep omvat.

De komende weken zal worden geëxperimenteerd met de ontwikkeling van het "smoelenboek".

Door bekende omstandigheden kan dit jaar helaas geen fysieke Ledenvergadering gehouden worden. Om 2019 toch af te kunnen sluiten is u het jaarverslag met bijlagen, u per mail toegezonden. De notulen van de Ledenvergadering van 26 maart 2019 zijn slechts in conceptvorm beschikbaar. Door alle besommeringen heeft het vorige bestuur geen gelegenheid meer gehad om deze definitief vast te stellen en te ondertekenen.

Mocht u vragen hebben naar aanleiding van het jaarverslag, dan kunt u deze sturen naar info@zeemanshoop.nl. De verzamelde vragen worden u, met de antwoorden van het bestuur, wederom toegezonden.

“Naar Zee” een boek van Fred Boom



In september jl. verscheen en ontvingen wij het nieuwste Maritiem Kunstboek 'Naar Zee' van Fred Boom. Het is qua formaat en inhoud vergelijkbaar met de vier vorige uitgaven Deze zijn landelijk en bij velen onder u bekend: 'Over Zee' (2004), 'Van Zee' (2008), 'Kijk op Zee' (2012) en 'Rijst- en Houtvaart' (2018). Het laat met meer dan 100 kleurendrukafbeeldingen weer een verscheidenheid aan pleziervaart, visserij, sleepvaart, zeilvaart, marine en niet op de laatste plaats koopvaardij schepen, zien. Voor de kenners: schepen van de SMN, KRL, VNS, Nedlloyd, KNSM, KPM, HAL, Vinke, Shell Tankers etc. In een beperkte oplage van 250 stuks (genummerd en gesigneerd) is de prijs € 27,50 (excl. verzending + verpakking als brievenbuspakket ad € 5,00).

Een verkoopexpositie met 54 werken onder dezelfde naam als het boek vindt vanaf 21 november a.s. t/m 21 maart 2021 plaats in de voormalige Visserijschool, nu het gebouw van de Stichting IJmuider Zee- en Havenmuseum, Havenkade 55, 1973 AK te IJmuiden. Tel. 0255-538007, info@zeehavenmuseum.nl

In verband met de al of niet nog heersende coronamaatregelen heeft het z'n eerst de website te bezoeken. Fred is ter plaatse aanwezig op zaterdag 21 november en vervolgens op zondag 29 november, zaterdag 12 december en woensdag 23 december, steeds van 13.00 tot 17.00 uur.

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

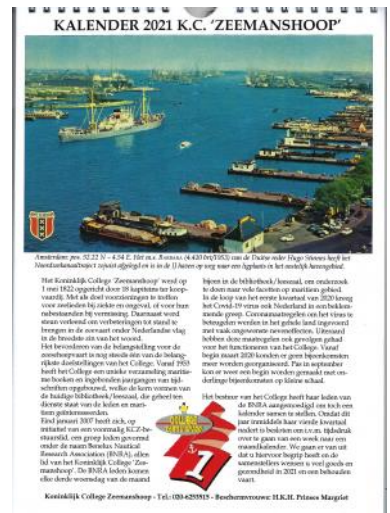
Algemene vragen, suggesties en wat al niet, kunt u versturen naar info@zeemanshoop.nl

KCZ Kalender 2021

In januari 2007 werd op initiatief van een voormalig KCZ-bestuurslid een groep leden/ documentalisten bijeengebracht onder de naam Benelux Nautical Research Association (kortweg de BNRA-club).

Sindsdien komt deze groep maandelijks uit verschillende windstreken op de 3e woensdag van de maand bijeen in de bibliotheek/leeszaal. Het Covid-19 virus hield dit jaar uiteraard ook deze bijeenkomsten in z'n greep; vanaf 20 maart kon er niets meer georganiseerd worden. Dit heeft de productie van haar altijd weer fraaie jaarkalender met 52 weekbladen, ingericht volgens een wisselend thema aan uitsluitend briefkaartfoto's, sterk vertraagd. Voor deze beperkte oplage is landelijk altijd veel belangstelling.

Het bestuur van het college heeft haar leden van de BNRA-club in het vierde kwartaal aangemoedigd om ondanks de opgelopen vertraging toch een kalender samen te stellen. Ditmaal van een meer beperkte omvang met elkaar 13 goedgemaakte -als gebruikelijk- briefkaart-luchtfoto's uit de collectie van KCZ/BNRA lid Ben Scholten uit Rijswijk. Het zijn beelden van de havens van; Amsterdam, Hamburg, Helsinki, Bergen, Marseille, Genua, Piraeus, Kuwait, Singapore, Hong Kong, Sydney, Auckland en Pascagoula. Deze schitterende productie met een beperkte oplage, gedrukt op dik glanzend papier bieden wij, inclusief een fraaie fotoset van Fred Boom met zes verschillende briefkaarten + enveloppe, aan voor de prijs van € 9,50.+ verzendkosten á € 4,50, in totaal dus € 14,00.



Te bestellen bij KCZ/BNRA-lid
J. Goudriaan

Cascade 76
2923 AT Krimpen a/d IJssel
tel 06-48950893

koosgoudriaan@gmail.com

Bank: NL11 RABO 0351930795

DE OCEAN POST

door Johan Karels

In de tijd dat elk schip op de grote vaart nog een marconist aan boord had, konden rederijen zich abonneren op de Nederlandse persberichten. Deze werden door Scheveningen Radio - in morsecode - drie keer per etmaal uitgezonden. De bedoeling was dat de marconist van deze ANP-persberichten een soort scheepskrantje maakte. "Pers nemen" was best belangrijk, zeker als je al maanden van huis was. Veel kapiteins stonden erop en vele nachten ben ik dan ook mijn bed uit geweest om op de onmogelijkste uren de pers binnen te hengelen. Daarbij moest ik ook de BBC World Service, Radio Nederland Wereldomroep of mijn fantasie wel eens te hulp roepen. Jarenlang heb ik een bandrecorder en een tijdsklok met me mee gezuld. Als een uitzending midden in de nacht was, of (binnen liggend) op de uren dat ik 'moest stappen' dan begon mijn bandrecorder op te nemen als de Pers begon. Tenminste, dat was de bedoeling. Maar zeker in de eerste jaren, toen er alleen nog analoge ontvangers waren, ging dat vaak fout. Deze ontvangers hadden de neiging om niet helemaal precies op de goede frequentie te blijven. Als je dan de volgende ochtend de band ging afluisteren, stond er alleen een hoop geruis en gefluit op. In dat geval moest ik mijn fantasie te hulp roepen en kwamen er wel eens heel vreemde berichten in het krantje te staan. De Pers werd uitgezonden met twintig woorden per minuut en in telegramstijl. Je zat dan achter je typemachientje om het zaakje in het klad op te nemen. Ik was zo getraind dat ik tijdens het typen een boek kon lezen. De morsesignalen gingen rechtstreeks van mijn oren naar mijn vingertoppen. Ik wist dan ook niet wat ik op dat moment opschreef. Men kon tijdens het opnemen ook tegen mij aanpraten, maar terugpraten kon ik niet, want dan ging het fout. Rare jongens, die Sparksen.

Bij het uitwerken op een A4'tje maakte ik altijd twee kolommen. Dat las wat prettiger. Verder gingen er één origineel (kapitein) en vijf doorslagen met carbonpapier in de machine. Kopieermachines bestonden natuurlijk ook nog niet. Uiteraard was de laatste doorslag nauwelijks leesbaar, maar die was "toch maar" voor de bootman en de matrozen.... Want zo zat de hiërarchie aan boord wel in elkaar. Kapitein, HWTK, eerste stuurman en soms ook de tweede WTK, kregen een eigen exem-

plaar. Eén exemplaar in de officiersbar en één in de bemanningsmessroom.

Ooit ben ik begonnen met het opleuken van 'De Oceaan Post'. Dit was het doorslagpapier van Radio Holland (RH) waar de Nederlandse nieuwsberichten op werden uitgewerkt. De zondag was altijd een belangrijke dag, want dan kreeg je ook de toto-uitslagen. Op de meeste schepen was er wel een voetbaltoto. Ik maakte dan invullijsten met de komende wedstrijden en per rijtje moest men één biertje betalen (bonnetje). Een dergelijke toto kon oplopen tot twee of drie doosjes bier. Zelf deed ik nooit mee, want dat zou niet eerlijk zijn. Wel heb ik eens meegemaakt dat iemand ze alle dertien goed had. Hij was niet eens kwaad, want aan de wal deed hij toch nooit mee. Als hij dat nu wel gedaan had, was hij een paar ton rijker geweest.

Het 'opleuken' deed ik door er af en toe een mop tussendoor te gooien, maar wel op een manier dat het leek op een serieus bericht. Iets als:

BELFAST – Gisteren waren er weer onlusten in Belfast. Er is een vliegtuig de lucht in gevlogen en er is een rubberboot opge-blazen. Van de daders ontbreekt elk spoor.

ANTWERPEN – Alhier zijn gisteren twee Belgen verdronken toen zij probeerden een motorboot aan te duwen.

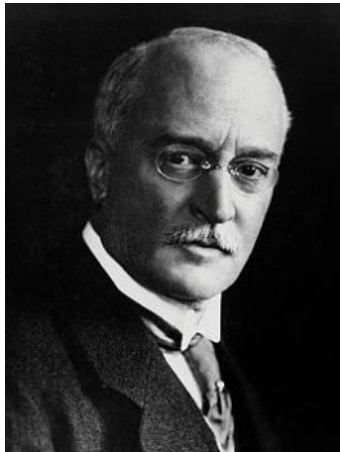
De meeste kapiteins vonden het wel grappig. Ik heb maar één ouwe meegemaakt die dreigde om mij bij RH te rapporteren. Die kreeg daarna altijd een speciaal exemplaar met heel rare berichten. Van RH heb ik nooit iets gehoord. Ik had een stuk of veertig van dit soort grapjes, dus ik kon veertig dagen vooruit.

Als ik weinig tijd had, schreef ik het meteen in het net. Je moest dus razendsnel anticiperen op wat er ging komen, want alles was in telegramstijl. Lidwoorden en minder belangrijke voegwoorden werden weggelaten. Dat ging dus ook wel eens fout. Maar een kniesoor die daar op lette. Wel kon je mij ontzettend boos maken als iemand de pers zonder te lezen in de prullenbak donderde. Ik was er tenslotte wel een uur of langer mee bezig geweest. Ik heb er nooit een hekel aan gehad en ik denk dat het eigenlijk wel een belangrijke band met thuis vormde. Those were the days....



Diesel en zijn motoren

door Johan Karels



Sinds het stoommachinetijdperk worden (en werden) zeeschepen grotendeels voortgestuwd door dieselmotoren. Dieselmotoren en schepen bleken een prima combinatie. Ze kunnen grote vermogens ontwikkelen en zijn relatief eenvoudig van opzet, gaan zuinig om met brandstof, zijn niet erg kritisch over de kwaliteit van de brandstof, zijn betrouwbaar en gaan lang mee. Eén van de nadelen is dat ze groot zijn en veel ruimte innemen. En dat is nou net hetgeen waar aan boord van een zeeschip geen gebrek is. Kortom, een grote dieselmotor in een groot zeeschip is geen enkel probleem. Maar de gemiddelde walknakker staat toch vreemd te kijken als je vertelt dat een beetje hoofdmotor zo groot is als een huis van drie verdiepingen en slechts een toerental heeft van rond de 110 “klappen” per minuut.

Rudolf Diesel

Diesel werd geboren in Parijs en woonde achtereenvolgens in Londen, Augsburg en München. Daar studeerde hij in 1880 af aan de Technische Universiteit in thermodynamica.

Na zijn afstuderen werkte hij mee aan de ontwikkeling van de moderne koeltechniek. Op basis van de theorie van de thermodynamica wilde hij een efficiëntere motor ontwikkelen, een motor met een veel hoger rendement dan de stoommachine. Het was Diesels idee om lucht tot een dusdanig hoge druk te comprimeren dat in die gecompriëerde en daardoor zeer hete lucht de ingespoten brandstof tot ontbranding zou komen, zonder ontstekingsmechanisme.

Een belangrijke mijlpaal werd gehaald in 1894 toen het eerste prototype van Diesels motor voor het eerst liep gedurende ongeveer één minuut. Dit prototype was ruim 3 meter hoog en haalde een compressie van 80 atmosfeer. Na experimenten met poederkool, pindaolie en dierlijk vet bleek de Dieselmotor het beste te draaien op petroleum en later op een speciaal ontwikkeld aardolieraffinaat, dat dieselolie genoemd zou worden.

Overlijden

Op 29 september 1913 verdween Diesel onder verdachte omstandigheden van het stoomschip SS Dresden dat van Antwerpen naar Harwich voer. Hij ging naar Engeland om overleg te plegen met de Britse marine over het inbouwen van dieselmotoren in onderzeeërs. 's Avonds dineerde hij aan boord nog met vrienden, de volgende ochtend was hij spoorloos. Zijn bagage stond onaangeroerd in zijn hut, het bed was onbeslapen. Vreemd genoeg bleek bij het onderzoek dat de

naam Diesel niet voorkwam op de passagierslijst. Mogelijk heeft hij zelfmoord gepleegd vanwege zijn slechte financiële situatie. Een andere mogelijkheid die wordt geopperd is dat de Duitse Geheime Dienst zijn contact met de Britse regering zou hebben willen verhinderen en daarvoor grove middelen heeft gebruikt. Het Nederlandse loodsschip Coertsen stuitte later in de Roompot op het lichaam van Diesel, maar borg het niet. Na het ontdaan te hebben van alle persoonlijke bezittingen werd het weer in zee teruggebracht, zoals in die tijd gebruikelijk was. Diesels zoon identificeerde de bezittingen later als die van zijn vader.

Scheepsdiesels

Aanvankelijk werden de motoren niet gebruikt voor de aandrijving van voertuigen, maar voor zogenaamd stationair gebruik (bijvoorbeeld de aandrijving van machines in een fabriek) In 1903 werd het eerste schip, een Franse kanaalboot, met een dieselmotor uitgerust; in 1905 vonden proefnemingen plaats met een Diesellocomotief en begon de fabricage van zware typen motoren, waarvoor in de Verenigde Staten (in 1910) de **Busch-Sulzer Diesel Engine Co** werd opgericht. En daar zien we ineens een oude bekende opduiken, namelijk Sulzer. Een firma uit Zwitserland, een land waar de dichtstbijzijnde zeehaven minstens 500 km vandaan is, wordt de grootste scheepsmotorenfabrikant ter wereld. De merknaam Sulzer is onder zeevarenden met name bekend in verband met de Sulzer-RTA tweetakt motoren, en de RND, RND-M en de RL-series. De firma werd in 1834 opgericht door de twee broers Sulzer. Eén van hun werknemers was Rudolf Diesel. In 1990 heeft Sulzer haar dieselmotorentak afgestoten en is er een nieuw bedrijf gevormd onder de naam **New Sulzer Diesel**. Dit is sinds 1997 eigendom van het Finse **Wärtsilä**. Deze ontwikkelde de Wärtsilä-Sulzer RTA96-C de groot



Wärtsilä-Sulzer RTA96-C

ste dieselmotor ter wereld. De 14-cilinder RT-flex 96C levert een totaal vermogen van 108.920 pk bij 102 toeren per minuut. De machine is ruim 23 meter lang en 13.5 meter hoog.

Maar ook de naam **Busch** heeft een sterke band met de scheepvaartwereld, want het is één van de oprichters van Anheuser-Busch, de grootste brouwerij ter wereld. En zo is het kringetje weer rond.



H.K.H. Prinses Margriet
Beschermvrouwe
Zeemanshoop



Bezoek onze site op
www.zeemanshoop.nl

Colofon:

De Nieuwsbrief verschijnt ongeveer eens per 2 maanden 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
Jan Koopman

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.

De Kolonie op Drift

De docent Nederlandse taal en -letterkunde (dr.) Coen van 't Veer (1968) verdedigde op 18 februari 2020 aan de Universiteit Leiden met succes zijn proefschrift "De kolonie op drift". Afgelopen vijf jaar onderzocht de auteur romans en korte verhalen die zijn geschreven over het leven aan boord van de zeil- en stoomschepen, de zogenaamde 'mailboten', die tussen 1850 en 1940 Nederland en Nederlands- Indië met elkaar verbonden. Passagiers en bemanning vormden een microkolonie, een gecomprimeerde versie van de koloniale samenleving, zo constateerde Van 't Veer. De romans en verhalen die hij analyseerde, passen vrijwel onveranderlijk in elkaar.

Passagiers zijn aan boord lange tijd tot elkaar veroordeeld. Zij behoren aanvankelijk tot twee hoofdgroepen, de 'baren' (nieuwelingen) en de 'oudgasten'. De oudgasten zijn gepokt en gemazeld door het Indische leven. Terwijl de baren van de ene verbazing in de andere vallen, geven de oudgasten uitleg. Daar blijft het niet bij, er zijn kenmerkende standsverschillen tussen de passagiers, zoals residenten en ambtenaren van het gouvernement en gefortuneerde planters en ondernemers, tot helemaal onderaan de inlandse bedienden - en zo ongeveer van hetzelfde niveau de huursoldaten van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL). Alle auteurs gaan er zonder omhaal vanuit dat de Europese cultuur superieur is aan de Oosterse en dat in principe blanke westerlingen, 'de witte man', de gekleurde oosterlingen de baas zijn.

Een zeereis naar Indië was tot diep in de negentiende eeuw langdurig, niet zonder risico's en slecht voor de gezondheid. Weinig Europese vrouwen waagden zich daaraan. De Nederlandse mannen, en niet de minsten, namen in de kolonie meestal een inheemse vrouw, een 'njai', die ze, ook na de opheffing van de slavernij in 1859, vaak min of meer van haar familie kochten. Uit die relaties kwamen later de als zodanig gekwalificeerde Indo-Europeanen voort, kortweg Indo's genoemd. Dit schiep op diverse niveaus nieuwe verhoudingen. Eerst na de eeuwwisseling, toen de grote luxe stomers verschenen, werd de mengeling van passagiers veel talrijker en interessanter. Er waren meer klassen, er verschenen vrouwen aan boord zoals gouvernantes en 'handschoentjes' die zich in de kolonie bij een familie of echtgenoot zouden voegen. Eén en ander inspireerde menig schrijver tot fictieve verhalen waarin zij de koloniale identiteiten uitbeeldden en waarin 'zoutwater romances' met bijbehorende consternatie legio waren. De auteur analyseerde hier niet minder dan 43 titels.

Je hebt hier de meest uiteenlopende rassen; Javaanse en Maleisische bedienden, Chinese stokers, Rotterdamse bootslieden, ambtenaren B.B., planters, halfbloeden, een Sudan neger die een prins is, secretariaambtenaren, zakenmensen met en zonder koppen, mensen met harde en zachte schedel, handschoentjes met trouwe en ontrouwe zielen, professoren, ik zeg je, hier aan boord kan je studiën maken .. (Tropische Zoutwaterliefde)

Aldus quoteert de auteur een potpourri aan - zeg maar- 'op drift geraakte' anekdotes uit de fictieve lectuur van lang vervlogen dagen. Een greep uit de gedetailleerde inhoud zijn o.a: Etniciteit als een glijdende schaal, de beschavingsmissie, Gender en de invloed van Europese vrouwen, stand en status, elite versus middenklasse, de mailboot als broeinest van driften, ideologische verschuivingen, de ontremde Europeaan, van inheemsen naar Indonesiërs, etc. En te veel titels en auteurs om hier op te noemen. Voor veel mensen een uitdaging dit werk nader te bezien. Het mag duidelijk zijn dat fotomateriaal uit die dagen schaars is. Maar het is bij elkaar een mooie productie geworden. Foto's van het zo karakteristieke 'bal masqué' als hoogtepunt van de reis, op deze of gene Rotterdamse of Amsterdamse oceaanstomer ontbreken overigens niet.

De Kolonie op Drift

Auteur: Dr. Coen van 't Veer
Uitgever: Verloren, Hilversum, 2020
Formaat: 25x18, Harde kaft, 319 pag.
ISBN: 978 90 8704 825 9

Prijs: € 29,00

