

# Nieuwsbrief

## Van het bestuur

Ogenschijnlijk is de zomer kabbelend aan Zeemanshoop voorbijgegaan, maar achter de schermen gaat het bestuur gewoon door met het uitvoering geven aan de beleidsvoornemens. Zo is Pieter van den Hoek bereid gevonden om de "Commissie Muntplein 10" inhoud te geven. Deze commissie streeft ernaar om het zaalgebruik door andere maritiem georiënteerde organisaties te intensiveren. Voorwaarde voor deelname is dat de doelstellingen van die organisaties aansluiten bij die van Zeemanshoop. In bestuurlijk opzicht is de secretaris eindverantwoordelijk voor de Commissie.

Gekeken wordt naar twee mogelijkheden. De organisatie heeft geen vaste woon- of verblijfplaats en kiest als zelfstandige organisatie domicilie bij Zeemanshoop. En twee, de organisatie functioneert door omstandigheden niet meer optimaal en wordt als Genootschap deel van Zeemanshoop.

De Vereniging van Oud-employés der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij is ondertussen lid geworden van Zeemanshoop. De bestuursvergaderingen van de KPM vinden voortaan plaats op het Muntplein.

Dinsdag de 14<sup>de</sup> september is er weer sociëteit. Net als beide voorgaande, hebben zich weer ongeveer dertig leden ingeschreven, maar er is nog plaats. Mochten er nog leden zijn die langs willen komen bij deze altijd weer gezellige bijeenkomst, laat het vooraf even weten via [info@zeemanshoop.nl](mailto:info@zeemanshoop.nl).

De eerste fase van de facelift van de zaal is ondertussen afgerond. Er is een lage boekenkast geplaatst over de volle lengte van de lange wand. Erboven is nu meer ruimte voor prenten en schilderijen. Op de kast kunnen bijzondere objecten een plek vinden. De tweede fase vindt plaats op 20 en 21 september. Dan wordt de bureauhoek opnieuw ingedeeld, waardoor ook weer meer wandruimte ontstaat voor objecten aan de wand.

Tijdens de laatste sociëteit is al het heuglijke feit vermeld dat Zeemanshoop er 150 nieuwe leden bij heeft gekregen. Het betreft de studenten van de Hogere Zeevaartschool (HZS) in Amsterdam. Dit initiatief is ontstaan uit samenwerking tussen het Ouderkerkfonds, de studentenvereniging, het zeevaartopleidingsmanagement en Zeemanshoop. Jaarlijks worden de nieuwe studenten automatisch lid van Zeemanshoop. Het is aan het bestuur en de leden van Zeemanshoop

om het lidmaatschap voor de jongelui zodanig aantrekkelijk te maken dat zij na het verlaten van de opleiding ook lid blijven. De toekomst van Zeemanshoop hangt tenslotte in belangrijke mate van hen af.

De coördinatie tussen Zeemanshoop en de andere partijen is in handen van Stanley Cijntje. Stanley is lid van Zeemanshoop en docent Zeemanschap aan de HZS. Dit najaar gaat hij met pensioen.

Zoals eerder is aangegeven zal Zeemanshoop ter versterking van de bestuurskracht een Commissie van Toezicht en Advies in het leven roepen. Verschillende personen met invloedrijke posities in het maritieme speelveld zijn ondertussen benaderd. Binnenkort vinden de eerste gesprekken plaats.

Het bestuur verheugt zich erop u de 14<sup>de</sup> weer te mogen begroeten.

## IN MEMORIAM



Ons bereikte het bericht dat op 25 juli 2021 is overleden de heer

**Dick Overduin**

Vlagnummer 962

Wij wensen de familie veel sterkte toe

## AGENDA

**SOCIETEIT—Dinsdag 14 september**

**Sociëteit—Dinsdag 12 oktober**

Aanmelden noodzakelijk bij [secretaris@zeemanshoop.nl](mailto:secretaris@zeemanshoop.nl). Uitsluitend leden die 2x gevaccineerd zijn. Aanmeldingen worden op volgorde van binnenkomst behandeld.

## Lidmaatschap

### Contributie voor Zeemanshoop

De contributie voor leden bedraagt €17,50 per jaar. Voor instellingen bedraagt de contributie € 75,00 per jaar. Een hoger bedrag mag natuurlijk ook. U kunt uw contributie overmaken op rekening :

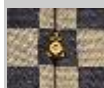
**NL49 INGB 0000 589 383 tnv Koninklijk College Zeemanshoop** met vermelding van uw naam. Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-Code : **ING-BNL2A**.

### Zeemanshoop artikelen

De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



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



Margrietspeldje - € 17,50



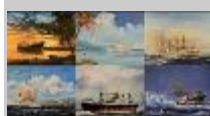
Pet - € 15,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, 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

Ook zijn er nog enkele kalenders 2021 te verkrijgen

## Averij-grosse

door Johan Karels

In een vorig nummer schreef ik iets over de Ever Given die het Suezkanaal versperde. Het schip is inmiddels vrijgegeven en heeft zijn lading, na maanden oponthoud, afgeleverd in o.a. Rotterdam. Hoeveel de Japanse rederij aan de Suez Canal Authority betaald heeft, is niet duidelijk. En die onduidelijkheid kan nog heel lang voortduren, want ik heb wel begrepen dat het uitvechten van schadeclaims voor schip en lading, jaren in beslag kunnen nemen. In deze context viel ook het woord "averij-grosse". Ik was (als ex radio officier) niet bekend met deze term, maar ik kwam hierover het volgende tegen.

Het containerschip, dat van 23 tot 29 maart het Suezkanaal blokkeerde, werd na de vlot trekking in Egypte aan de ketting gelegd, zo bepaalde de rechtbank in Ismaïla. Om het schip daar te krijgen, zijn kosten gemaakt. Het kanaal moest uitgegraven worden op de plek waar het schip gestrand was, de berger moet betaald worden, schepen die in de file achter de Ever Given lagen dienen mogelijk een claim in.

### Ruzie

De autoriteiten en de Japanse rederij die eigenaar is van de Ever Given, liggen nu in de clinch over de hoogte van een schadevergoeding. De beheerder van het kanaal, de Suez Canal Authority (SCA), wil 600 miljoen dollar (493 miljoen euro) zien. Dat bedrag is niet gespecificeerd, maar het zou volgens insiders om onder meer 300 miljoen dollar aan reputatieschade gaan, omdat het kanaal negatief in het nieuws kwam. Verder gaat het om bergingskosten, arbeidskosten en compensatie voor schade aan het kanaal. Eerder werd zelfs 916 miljoen euro gevraagd, een bedrag dat later aangepast werd volgens lokale media.

### Tol

Ook zijn er gemiste inkomsten. Schepen die door het Suezkanaal varen, betalen tol aan de SCA. Sommige schepen kozen er vanwege de blokkade voor om om te varen, dus kwam er minder geld binnen. Er is zeker schade, maar de huidige claim is absurd hoog, zo vindt de verzekeraar van de Ever Given. Zo zou het grootste deel van de schepen alsnog door het kanaal gevaren zijn. Ook zijn er twijfels bij de misgelopen inkomsten. Egypte verdiende in coronajaar 2020 5,6 miljard dollar aan het Suezkanaal ofwel ongeveer 15 miljoen euro per dag en het verkeer lag maar een week stil.

De verzekeraar van het schip, de UK Club, is dan ook niet van plan de hele schadeclaim te betalen. Het gijzelen van het schip werd dan ook als chantage gezien. Er is een tegenvoorstel gedaan, volgens insiders van 350 miljoen dollar. Dat voorstel werd echter door de SCA afgewezen en een patstelling was het resultaat.

### Averij-grosse

Intussen heeft de Japanse rederij 'averij-grosse' verklaard met RHL (Richards Hogg Lindley) als dispacheur. Daarbij moeten alle belanghebbenden meebetalen voor de kosten van de redding van het schip en de lading. Dit gaat naar rato van de waarde van het schip en de waarde van de lading. Volgens wikipedia is de definitie van averij-grosse:

*Averij-grosse is de gemeenschappelijke schade in het belang van schip en lading. Men spreekt van averij-grosse als schade aan het schip of de lading ontstaat door een handeling die in een noodsituatie tot doel heeft om het schip, de opvarenden en (de rest van) de lading te redden. Bijvoorbeeld het kappen van de masten (van een zeilschip), of het overboord zetten van de deklading. De schade die hierdoor ontstaat wordt pro rato omgeslagen over de eigenaren van het schip en van de lading. Averij-grosse is in Nederland geregeld in artikel 8:610 e.v. BW.*

*Averij-grosse is dus een specifieke situatie die aan een aantal voorwaarden moet voldoen. Alle andere schade is averij-particulier.*

Iemand die een container badslippers aan boord heeft, hoeft dus minder te betalen dan iemand die een container vol computers op het schip heeft

staan. Bovendien kan het bedrag dat je moet bijdragen in principe niet hoger zijn dan de waarde van de lading, anders laat een eigenaar de goederen gewoon op het schip staan.

### Complexe zaak

Zeerecht is al een ingewikkeld vakgebied. In het geval van de Ever Given komen een heleboel complexe zaken samen, zegt een maritiem advocaat. Alles komt hier bij elkaar. Verschillende aspecten van het zeerecht zijn geregeld op verdragsniveau, maar dan moet een land zich wel gecommitteerd hebben aan dat verdrag. Internationaal gezien is er geen bindend verdrag dat alle regels rondom averij-grosse vaststelt. Er is een grote hoeveelheid partijen bij de Ever Given betrokken met verschillende nationaliteiten en vervoersovereenkomsten.

### Eigenaar

Op de Ever Given stonden 18.000 containers. Wie eigenaar is van de inhoud van die containers wisselt en dat ligt eraan wat afgesproken is. Soms is de afzender eigenaar, tot de goederen worden afgeleverd en soms is er al betaald en is de ontvanger de eigenaar. Het hoeft echter niet de eigenaar te zijn die risico loopt dat er bij het transport iets met de goederen gebeurt. Dat kan ook de andere partij zijn. Dat wordt apart afgesproken. De onderbouwing van de vordering van de Egyptische autoriteiten lijkt wankel.

### Tussenpersoon

Soms is de eigenaar een tussenpersoon. Als de lading van Ever Given pas maanden later aan komt, zijn bepaalde, seizoensgebonden artikelen, niets meer waard, maar ze moeten wel worden afgenomen. In dit geval draait die tussenpersoon voor de kosten op. Vaak staat er in het contract niets over een uiterlijke leverdatum. In principe mag hij de goederen dus over een jaar of later leveren en dan gewoon een factuur sturen.

### Wankel

De vraag is verder of de rederij de hele schadeclaim onder averij-grosse kan doorberekenen. Het moet gaan om een noodsituatie, zoals brand of stranding. Reputatieschade en gemiste inkomsten vallen niet onder averij-grosse, zo zeggen deskundigen. De Japanse rederij is natuurlijk zelf ook verzekerd. Dat kun je vergelijken met je eigen autoverzekering. Dan heb je ook minstens een WA verzekering nodig. Bij schepen heet dit een P&I-verzekering. Het gaat dan om dekking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

### Aansprakelijkheid

Daar valt onder meer schade bij 'derden' onder, in dit

geval bijvoorbeeld de wachtende schepen. Vereist is wel dat de scheepseigenaar aansprakelijk is. En dit is dus weer van land tot land en verdrag tot verdrag wisselend. Als één van de wachtende schepen een claim indient bij de Japanse rederij en de rederij aansprakelijk is, dan kan die de factuur weer indienen bij de P&I-verzekering.

### Eigen verzekering

Er is wel een wel onderscheid tussen verzekerde en onverzekerde lading. Een bedrijf kan een eigen transportverzekering hebben. Dat is niet verplicht maar veel bedrijven doen dat wel, want er kan nu eenmaal van alles misgaan. De verzekeraar geeft dan aan de rederij de garantie af, dat er betaald zal worden. En de containers met goederen kunnen dan - mits de autoriteiten het schip laten gaan - bij aankomst uitgeleverd worden. Later zal de verzekering, als daar reden toe is, proberen te betwisten dat zij moet betalen of proberen de schade op de rederij te verhalen. Er is nu voor ongeveer 3.200 containers 'zekerheid gesteld'. Bedrijven die er niet voor verzekerd zijn, moeten een borg storten om hun goederen uitgeleverd te krijgen.

### Jarenlang onderzoek

De afwikkeling van een averij-grosse kan jaren duren.



In de tussenliggende periode wordt onderzoek gedaan. Zo wordt er exact in kaart gebracht welke lading er in de containers zit. In sommige containers zit lading van verschillende bedrijven. Alle facturen moeten ingevoerd worden. Ook moet worden vastgesteld voor welke kostenposten de scheepseigenaar de andere partijen om

een bijdrage mag vragen.

Bovendien moet nog bekeken worden wat de problemen met de Ever Given veroorzaakte. Was het de wind, een stuurfout, een motorstoring of iets anders. Zo is de scheepseigenaar in geval van een nautische fout (zoals een stuurfout) vaak niet aansprakelijk, tenzij er sprake is van zeer grove nalatigheid. Deze regel is al jaren omstreden, maar geldt nog wel. Het kan dus ook zijn dat er niemand aansprakelijk is voor de veroorzaakte schade. Zeker bij overeenkomsten tussen professionele partijen kan aansprakelijkheid vaak in verregaande mate contractueel worden uitgesloten.

Kortom, de afwikkeling van de schade, veroorzaakt door de stranding van de Ever Given, zal nog jaren gaan duren en is een juridische- en administratieve nachtmerrie voor alle betrokkenen. Dit geldt natuurlijk niet voor de advocatenkantoren.



## HET GAAT ER NIET OM WAT JE KAN, MAAR WIE JE KENT

De berging van het containerschip *Sea-Land Express*  
door Klaas Reinigert (jv 1959)

Om 06:55 in de vroege ochtend van dinsdag 19 augustus 2003 werd de *Sea-Land Express*, eigendom van een Amerikaanse dochteronderneming van Maersk Copenhagen, hoog op het strand geworpen van Sunset Beach achter in de baai van Kaapstad bijna 2 mijl noord van Milnerton Lighthouse. De oorzaak: een plotseling opstekende zeer zware storm die het schip van zijn ankers sloeg. Na de stranding bleek het containerschip 6 meter uit haar vlot te zitten. Aan stuurboord

kon je op het strand droog langs haar hele huid lopen.

Smit (Tak) Salvage, destijds nog geen eigendom van Boskalis, verwierf het bergingscontract.

Aangezien het schip hoog op het strand zat met slechts een paar duizend containers lading aan boord en dus moeilijk vlot te brengen zou zijn, werd vrij snel door Smit een beroep gedaan op

SCOPIIC (Special Compensation P&I Club). Dit betekent dat een berger gecontracteerd is op basis van een Lloyds Open Form, maar betaald wordt op daghuur met een opslag, zodat de berger niet geheel afhankelijk is van de geborgen waarde. Wanneer SCOPIIC invoked is instrueert de P&I Club, waarin het schip voor zijn aansprakelijkheid verzekerd is, een consultant die toezicht houdt op de bergingsoperatie namens de reder, lading-eigenaren, hull- en P&I-verzekering.

Op donderdag 21 augustus 2003 werd ik gevraagd door de U.K. P&I Club of ik beschikbaar was om naar Kaapstad te vliegen om als SCR (Special Casualty Representative) toezicht te houden op de bergingsoperatie van de *Sea-Land Express*. Vrijdagavond laat arriveerde ik per KLM in Kaapstad en hadden wij, de salvage master en ik, de volgende ochtend vroeg een vergadering in het havenkantoor met de lokale autoriteiten van SAMSA (South African Maritime Safety Authority). Directeur SAMSA was Capt. W.R. (Bill) Dernier. Zijn echtgenote was afkomstig uit Vlaardingen. Destijds woonde ik in Vlaardingen en het bleek dat we samen enige mensen kenden. Het spreekt vanzelf dat dit de samenwerking ten goede kwam.

Om een gestrand schip vlot te brengen zijn er simpel

gezegd twee methodes, gewicht eraf halen of het schip laten zakken. Gezien de plaats van stranding was het onmogelijk met een kraanschip langsrij te komen om containers te lossen. Bovendien was het gewicht van de totale lading aan boord niet voldoende om het schip drijvend te krijgen. In eerste instantie eiste SAMSA de gevaarlijke lading aan boord uit de containers te halen en met helikopters naar de wal te vliegen. Daar ging die dag alle aandacht naar uit.

In de loop van de dag vernamen we dat er een Nederlandse hopperzuiger in de haven lag. Tijdens een zoektocht in de haven bleek deze nergens te vinden totdat we van traffic control hoorden dat er inderdaad een zuiger van Van Oord, de *HAM316* in de haven had gelegen, maar deze was vertrokken naar Durban.



Zondag 24 augustus bleek overduidelijk dat de *HAM316* de tool zou zijn om het schip van het strand te halen. Maar hoe dit te regelen?

In 1994 had ik Smit Tak verlaten, maar had met vele mensen binnen het bedrijf nog een goed contact. Hoofd commerciële zaken bij Smit Tak was de heer Lok-

ker, die een telefoonboekje had met de meest onwaarschijnlijke nummers van bedrijven en namen. Dus zondagmorgen de heer Lokker thuis gebeld wie de huidige directeur baggeren bij Van Oord was en hoe we deze man konden bereiken. Dit bleek de heer T.te zijn, die ik goed kende uit zijn tijd bij Boskalis (met Boskalis had Smit Tak een aandeel in een bedrijf in Venezuela en hadden Godri en ik een paar maal dit bedrijf samen bezocht). Dankzij Lokker kreeg ik zondagmiddag Godri te pakken op zijn mobiel, zeilend op het IJsselmeer. Ik vroeg hem of de *HAM316* beschikbaar kon worden gemaakt.

's Avonds de *HAM* gebeld en mijn naam genoemd. "Hé meneer Reinigert, hoe gaat het met u?" Het bleek dat de kapitein vroeger bij Smit had gevaren als stuurman op de zeeslepers. Het ijs was gebroken. Ik vertelde hem van de *Sea-Land Express* en vroeg of hij toevallig het schip op het strand had zien zitten. Het antwoord was bevestigend. Nu kwam de belangrijkste vraag of hij zonder sonderingen, dieptepeilingen en bovenal, zoals gebruikelijk in de baggerij, zonder aanzienlijke studies vooraf naar de grondslag, kans zag daar te gaan baggeren. Weer was het antwoord bevestigend. Daarop gevraagd of hij de *HAM316* gaande wilde houden om te

rug te varen richting Kaapstad, omdat de heer Godri in principe zijn goedkeuring had gegeven, mits we de volgende dag een prijs zouden overeenkomen.

Maandagmorgen vroeg lag er van Van Oord een prijs in Kaapstad, die na enig onderhandelen uitkwam op een niet onaanzienlijk bedrag. Uiteraard diende ik voor zo'n bedrag toestemming te hebben van de Club. Vervolgens de senior claims manager in de Club gebeld. *Het was gelukkig nog in de tijd dat er beslissingen genomen werden.* Nadat ik de zaak had uitgelegd en we weinig keus hadden en dat we met de *HAM316* waarschijnlijk het springtij van 11/12 september zouden kunnen halen was het korte antwoord: 'Klaas, if you think you need this dredger - go ahead.'

De *HAM* had een volledige Nederlandse bemanning en het kwam de Zuid-Afrikaanse salvage master goed uit dat alles wat met het baggeren te maken had, ik voor mijn rekening nam. In eerste instantie moest de zuiger in een soort trapeziumvorm voor zichzelf de nodige diepte maken om al baggerend steeds dichterbij de *Sea-Land Express* te komen. Regelmatig werd ik door een helikopter van en aan boord gehesen en sliep ook vaak aan boord om het baggeren van dichtbij mee te maken. Het was onvoorstelbaar hoe bekwaam de bemanning van de TSHD (Trailing Suction Hopper Dredger) *HAM316* was en daardoor bereid op basis van ervaring en vakmanschap risico's te nemen, die gedu-



grond. Moeilijk sturend als een vogel met een lamme vlerk komt de *HAM316* naar binnen en ligt om 18:25 voor de kant. Duikers inspecteren de roeren en inderdaad: bakboordsroer staat hard BB. Dormac, de scheepswerf ter plaatse, wordt gebeld of de *HAM316* de volgende dag droog gezet kan worden. Aangeraden werd de hele stuurmachine van haar fundatie te lichten, het roer in de middenstand terug te pompen en vervolgens de stuurmachine weer te monteren. Aldus gedaan. Intussen had men bij Van Oord in Rotterdam ook niet stilgezeten en had men Becker-roeren in Hamburg gebeld. In de loop van de nacht kwam Becker terug met advies. Het zou wel eens kunnen dat door de plotselinge klap op het roer de hydraulische olie in de leidingen van de stuurmachine niet snel genoeg terug had kunnen vloeien en het roer daardoor in een geblokkeerde stand was blijven staan. Rond 17:00 stond alles weer op zijn plaats, waren er extra trossen uitgebracht en in de machinekamer de zaak opgestart.

Met vol draaiende motoren langs de kant werd het roer uitgeprobeerd. Beide roeren werkten perfect en na 24 uur was de *HAM316* weer volop aan het baggeren. En dit alles in 24 uur gedurende een weekend.

Donderdag 11 september werden de tug-suppliers *PacificWorker* en *Pacific* vastgemaakt, alsmede de zeesle-

per *John* van Smit. Gezamenlijke trekkracht 450 ton. De volgende dag lukte het de *Sea-Land Express* 90 graden te draaien met de kop naar zee. De *HAM316* al zuigend aan SB. Om 15:25 op zaterdag 13 september, een dag na springtij, kwam de *Sea-Land Express* vlot en lag de volgende ochtend op zondag om 08:50 in Kaapstad afgemeerd.

Om 12:00 uur werd het LOF-contract beëindigd.



rende standaard baggeroperaties uitgesloten zouden zijn. Door middel van speciaal uit Rotterdam overgevlogen Doppler Instrumentarium op de brug en op het achterschip werd tot op 1 mijl afstand van de *Sea-Land Express* gebaggerd. Door de deining in de baai raakte de *HAM* zo nu en dan de grond.

Op vrijdag 5 september om 17:15 sloeg het noodlot toe. Net voor het weekend wordt er vanaf de zuiger gerapporteerd dat een van de Becker-roeren in de uiterste stand was blijven staan na het stoten op de

## Medische perikelen

door Johan Karels

Ik durf de stelling wel aan dat het percentage ziekteverzuim aan boord van zeeschepen tot het allerlaagste ter wereld behoort. Koorts, hoofdpijn, rugpijn of andere ongemakken waren nooit een reden om je wacht niet te lopen. Als jij het niet deed, moesten twee van je collega's die wacht overnemen of, wat nog veel erger was, moest de kapitein of de HWTK gaan wachtlopen. Nee, je moest wel bijna dood zijn, wilde je niet aan het werk gaan.

Dat laatste heb ik meegemaakt met een tweede stuurman. Binnenliggend in Australië hadden we uitbundig Chinees Nieuwjaar gevierd en daarbij vloeide de drank zeer rijkelijk (Yam Sing). De volgende ochtend vertrokken we naar Singapore en hij voelde zich bepaald niet lekker. Vermoedelijke oorzaak: drank. De volgende wacht had hij last van koorts en buikkrampen. Niet zeuren.... Had je maar niet zoveel moeten drinken. Zo heeft hij het nog anderhalve dag uitgehouden, maar toen ging het echt niet meer en zijn we een noodhaven aangelopen. Hij bleek een acute blinde darm ontsteking te hebben.

Aan boord van Nederlandse koopvaardijochters had je uiteraard geen arts. De eerste stuurman had deze rol toebedeeld gekregen, en als je geluk had, had hij ooit een weekje stage gelopen in een ziekenhuis. De meeste stuurman zou ik echter nog geen jeugdpuistje uit durven laten knijpen. Wel was er een behoorlijk goed uitgeruste apotheek en hadden ze een soort 'papier dokter' tot hun beschikking. Maar ja, je kunt wel schrijven hoe je iemand een spuit penicilline in zijn bil moet spuiten, maar tussen theorie en praktijk bestaat een groot verschil. Ik heb het aan den lijve ondervonden.

Eén van de kapiteins die ik heb mee-gemaakt, was een Scheveninger. Ik weet niet meer hoe hij heette, maar het zal wel Vrolijk, den Dulk of Taal geweest zijn. Deze goede man was een soort hypochonder, en hij presteerde het eens om een me-dico met 332 woorden te laten versturen voor een steenpuist op zijn achterwerk. Medico's waren telegrammen voor medische hulp. Deze hadden altijd een spoedeisend karakter en gingen vóór gewone telegrammen. Dat gebeurde natuurlijk net in de Australische bocht, waar de verbinding met Scheveningenradio toch al belabberd was. Maar ja, als ze het woordje 'medico' eenmaal gehoord hadden, waren het net terriërs. Anderhalf uur ben ik aan het sleutelen geweest om het telegram weg te krijgen, vanwege de slechte verbinding. Ik kon er meteen een medico voor mijn pols -achteraan sturen. Die donderde er bijna af. De arts van het Rode Kruis Ziekenhuis stuurde bericht terug dat die ouwe zichzelf elk uur moest temperen. Je snapt het al... ik moest elk uur de temperatuur doorgeven, tot de arts terug seinde dat hij het wel eens per dag mocht doorgeven. Ook gaf hij voorzichtig te kennen dat de omschrijving wel wat korter mocht. Zelden ben ik het zo eens geweest met de diagnose van een arts.

Grotere en kleinere ongelukken kwamen op schepen helaas nog wel eens voor. Als dat aan boord niet opgelost kon worden, dan werd een noodhaven aangelopen om de patiënt af te zetten of om een arts er naar te laten kijken. Zo ben ik wel eens in Monrovia geweest om een splinter

uit het oog van een HWTK te laten verwijderen en in Okinawa om een matroos met een messteek af te zetten. Verder gebeurde er vaak wat bij het laden of lossen.

Op de Saffocean schepen hadden we een revolutionaire stuwmethode. Tussen de lading werden rubber zakken opgeblazen om de kisten, dozen, kratten en zakken op hun plaats te houden. Daarnaast werd er natuurlijk ook gebruik gemaakt van sjorkettingen. Na een oversteek stond één ketting snaarstrak en deze was niet los te krijgen. Dan de slijptol er maar in, dacht onze 4e stuurman. Goed gedacht, maar niet goed gedaan. De ketting sprong los, precies tegen zijn bovengebitt aan. Alle voortanden eruit, tanden door zijn lip etc. Een bloederig zootje. Maar goed, hij werd weer opgelapt en zonder voortanden en met de hechtingsdraadjes door zijn gescheurde bovenlip kon hij 's avonds al weer een potje bier drinken met een rietje. Lachen lukte nog niet, zelfs niet als een boer met kiespijn.

Twee dagen later gingen we met z'n allen naar de film 'the exorcist', een horrorfilm. Hij draaide in een prachtige bioscoop, met veel pluche en brede, statige trappen. De film ging over een bezeten meisje, met ronddraaiend hoofd, groene kots en slijm, duivels, geesten en andere ongein. Na afloop van de film stroomde de zaal leeg, diep onder de indruk van wat ze zojuist gezien hadden. De mensen dromden langs de statige trappen naar beneden in de hoop om snel wat frisse lucht te halen. Plotseling, midden op de trap, draait de vierde stuurman zich om en begint keihard te sissen met dat bloederige bekkie van hem. De mensen achter hem deinsden in paniek achteruit en vielen bijna van de trap. We kwamen niet meer bij natuurlijk.

*Zeeheelmeesters waren dus verantwoordelijk voor het behandelen van allerlei klachten aan boord. De geringe achting voor deze functionaris was internationaal. Zo weigerde een 18e-eeuwse Engelse admiraal met de mededeling 'The fellow was useless anyway' een overboord geslagen chirurgijn op te vissen omdat hij dan zijn koers zou moeten verleggen.*

*(Onderbeen)amputatie was tot het midden van de 19e eeuw de meest voor de hand liggende oplossing voor het probleem van de open fractuur. De veldchirurgijns, maar ook de scheepsheelmeesters, bezaten daarin een grote bedrevenheid en waren in staat deze ingreep vlak onder een tourniquet in een zeer kort tijdsbestek uit te voeren, waarna bloedstelping door het dichtschroeien van de wond met brandijzers en/of kokende olie volgde*

*Robert Liston behoort tot de kleurrijkste figuren uit de geschiedenis van de chirurgie. Van het uitvoeren van amputaties maakte hij een soort sport.*

*Volgens tijdgenoten had Liston gemiddeld slechts 2,5 minuut nodig om een been te amputeren, terwijl zijn record volgens sommige bronnen stond op 28 seconden.*







## Verbouwing

Onlangs is het aanzicht van de Backhuysenzaal opvallend veranderd met nieuwe boekenkasten aan de lange zijde. De boekenkasten in de hoek achter het bureau zijn hiermee vervallen. Onder leiding van de secretaris staan er meer ingrijpende herinrichtingen op het programma, o.a. de restauratie en herplaatsing van de bekende schilderijen uit de 19e eeuw die nu in het trappenhuis hangen en de aanschaf van ander, meer klassiek meubilair.

We gaan het meemaken.



J. J. A. Santhagen

Dagblad van 's Gravenhage. 14-09-1846

Z. K. H. de Prins van Oranje, die den geheelen wedstrijd met veel belangstelling bijwoonde, was ook bij die uitreiking der prijzen tegenwoordig. Na den afloop heeft Z. K. H. deelgenomen aan een in het collegie **Zeemanshoop**, bij gelegenheid van dit feest, gegeven maaltijd.

Dagblad van 's Gravenhage. 17-2-1832

stelling van kunstwerken door levende meesters, zal plaats hebben.  
— Het collegie **Zeemanshoop** heeft, op den verjaardag van de heldendaad van van Speyk, aan eik der vijf overgebleven manschappen van den kanonneerboot n<sup>o</sup>. 2 een gouden vijfguldenstuk doen uitreiken.

Op een danspartij, dezer dagen te Rotterdam gegeven, was het



H.K.H. Prinses Margriet  
Beschermtvrouwe



Bezoek onze site op  
[www.zeemanshoop.nl](http://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.

### Roggebrood en Kaviaar

Avonturen van een varensgezel tussen 1959 en 1965

Auteur: Piet Verdonk

Redactie, vormgeving en productie: Age de Jong  
Hardcover, 30x21 cm, 308 pag

Uitgever: Dymago, 2e druk mei 2021

Prijs: € 34,95

Piet Verdonk, geboren in Zaandam op 31 augustus 1942, is in mei jl. overleden. Hij heeft zijn maritieme publicatie nog in dank mogen ontvangen van goede vriend en redacteur Age de Jong. Laatstgenoemde presenteerde het boek op de sociëteit van 13 juli jl. aan de bibliotheek. In de dagboeken van Piet Verdonk van 60 jaar geleden schuilt een verrassend schrijverstalent. Leuk en zeer gedetailleerd, hartstochtelijk en openhartig, dat zijn zo de eerste kwalificaties die in mij opkomen. Voorts voortreffelijk gerangschikt en vlot leesbaar gemaakt door de redacteur. De auteur schrijft kort over zijn eerste werkkring als 16 jarige bij de Bruynzeelfabrieken, smerig werk op de verfspuiterij, rangen en standen tussen arbeiders en voormannen met blauwe en gele stofjassen. De giftige verfspuit werd een monsterboekje - naar zee, naar zee - hoe kan het anders in Zaandam waar de schepen voor deur liggen. Scheepvaartkantoor Tavenier, januari 1959. Piet moet zich melden op de coaster Joost, 's nachts midden in de winter. Z'n geliefde vader brengt hem naar het schip in Amsterdam, het wordt bijna een barre pooltocht eer ze aan boord zijn. Hij moet zich melden bij de ouwe, 'gooi je spullen maar ergens neer en ga de jongens maar helpen bij de ruimen', bromt die voor zich uit. Arbeidsinspectie is er niet. Vader ziet het geklungel aan en is zo goed om in te springen voor z'n zoon en mee te helpen de ruimen open te gooien. Drie weken later zit de eerste reis naar Zweden er op, hard werken en veel kou lijden. Z'n moeder is blij dat hij weer heelhuids thuis is. Met veel trots bezorgt hij z'n vader een slof Lucky Strike. De volgende reis begint 14 dagen later bij kantoor Vinke aan de De Ruyterkade in Amsterdam als bediende algemene dienst, zeg maar ketelbink; het matrozenwerk was niet zijn professie. Aanmonsteren op de tanker Hilversum, van Antwerpen naar de Perzische Golf. Een ander gezelschap nu, de eerste kennismaking met de bemanning op het Centraal Station is banaal; dronkenschap de hele dag, chef kok en hofmeester zijn hoofdpersonen. Veel jongens van de reclassering aan boord wordt gaandeweg de reis duidelijk. Matrozen lopen als gebruikelijk met het mes aan de riem. Vriendschappen maar ook felle ruzie en diefstal. De Leersum was een stuk leuker, van Southampton naar de Hudson Bay en varen op de Canadese Grote meren, terug over de Atlantic met 10 dagen vertraging door een erbarmelijke orkaan. Daarna begint voor Piet de KNSM-periode, als bediende algemene dienst, naar Portugal en Spanje, de zonnige Middellandse Zee en Noord Afrika, naar Griekenland en Turkije. Ook hier krijgen we het scala aan smakelijke persoonsprofielen, feesten en ondeugendheden aan de wal mee, hoe heerlijk kan het zijn. In Lissabon de eerste 'tedere' ervaring met de andere sekse, die Piet, eerlijk als hij is, best tegenviel. Na een lang verlof met dagelijks cafébezoek, zeg maar zeemanskroegen, in Zaandam en Amsterdam komt Piet (terecht) bij de Amsterdamse Maritieme Transport Mij op de tanker Purmerend. Piet komt hier in een bont gezelschap terecht, herkenbaar voor de oudere generatie, wellicht niet iedereen z'n smaak. Voor het eerst komt hij in de West, het wordt regelrecht een feestboot; Curaçao met in één adem Campo Alegre als thuisbasis, Porto Miranda en reizen naar Liverpool, Glasgow, Buenos Aires, Los Angeles en New York. Volgens de kapitein behoort Piet bij de 'Zaanse kliek', de altijd dwarsliggende Zaandammers die met hun rooie socialistische achtergrond een groot overwicht op een deel van de bemanning hebben. Openhartiger kan het niet. In 1963 komt Piet weer terug bij de KNSM, 'de Roggebrood', de legendarische kreet die diep uit de 19e eeuw het contrast tussen welstand en armoede weergaf. Ook de avonturen over zijn tijd op de Oranje Nassau zijn smeug, waarmee de dagboeken sluiten. Tot 1970 voer Piet Verdonk bij die hele grote KNSM, maar ook voor die rederij naderde met rasse schreden het einde van een tijdperk.

